

LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



COMITÉ DE PILOTAGE

Marseille, 22 novembre 2019

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



SOMMAIRE

1. Dispositif de concertation et participation du public

2. Rappel du projet présenté à la concertation publique

3. Synthèse des expressions des participants

4. Avis du garant de la concertation

5. Éléments de planification

6. Analyse par secteur et propositions pour le copil

7. Financement et avenants à la convention de financement

8. Poursuite de la concertation

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



1. DISPOSITIF DE CONCERTATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



Dispositif d'information du public

12 juin - 18 octobre 2019

- **Site internet** du projet
- **Dossiers supports de la concertation**, téléchargeables, distribués lors des réunions, ateliers et permanences, consultables sur les lieux d'expositions
 - Juin : **1 document** format A4 de 80 pages
 - Septembre : **8 livrets** format A3 par secteur d'aménagement
- **Film de présentation du projet** en ligne depuis le 12 juin et diffusé lors de la réunion publique d'ouverture
- **Dossier de presse** de 8 pages réalisé le 17 juin
- **Expositions publiques** avec registres, dossiers support et panneaux → cofinanceurs, mairies et mairies annexes ou de secteur
 - 10 dans les Bouches-du-Rhône
 - 6 dans le Var
 - 4 dans les Alpes-maritimes

Dispositif d'information du public

Etape 1 – Juin → juillet 2019

- **480 spots radio** diffusés du 3 au 17 juin sur 10 radios pour annoncer les réunions publiques d'ouverture : RFM Marseille, France Bleue Provence, NRJ Marseille, Nostalgie Toulon, Mistral FM, NRJ Nice, Nostalgie Nice, Virgin Nice, RTL2 Nice France Bleu Azur
- **Annonces-Press** dans La Provence, Var-Matin et Nice Matin pour annoncer les réunions publique d'ouverture
- **Communiqués de presse** :
 - La Provence le 5 et le 11 juin pour annoncer la réunion publique d'ouverture et le 25 juin pour annoncer les ateliers participatifs et les permanences
 - Var Matin chaque lundi de juin et juillet : annonce des réunions et permanences de la semaine avec des annonces spécifiques pour la réunion d'ouverture et les permanences de Sanary
 - Nice Matin le 6 juin pour annoncer la réunion publique d'ouverture
- **4 interviews** France Bleue Azur et Maritima Info le 12/06, Econews le 28/06 et Le Moniteur le 03/07
- **56 118 flyers** distribués sur 3 semaines de juin pour annoncer les ateliers riverains et les permanences
- **6 200 e-mails** envoyés les 6 puis 7 juin aux acteurs de la base de données, pour annoncer le dispositif de concertation

Dispositif d'information du public

Etape 2 - Septembre → octobre 2019

- **Interview à Nice Matin** les 4 et 24 septembre
- **Communiqués de presse**
 - La Provence : 9 septembre, 26 septembre et 12 octobre
 - Var Matin : 6 septembre, 3 octobre et 11 octobre
 - Nice Matin : 5 septembre, 19 septembre et 14 octobre
- **Affiches, article et flyers** à la demande des mairies
- **Annonce presse La Provence, Nice Matin et Var Matin** : 14 octobre pour annoncer les réunions publiques de clôture
- **E-mailings** envoyés aux 6 200 acteurs de la base de données,
 - Le 30 août, pour annoncer les dates et lieux des réunions publiques locales
 - Le 19 septembre, pour annoncer les dates et lieux des ateliers thématiques
 - Le 2 octobre pour annoncer les dates et lieux des réunions publiques de clôture
- **Campagne facebook géolocalisée par secteur** pour annoncer les réunions publiques locales
- **Mobilisation des CIQ pour relayer l'information sur le projet et le dispositif de concertation**

Dispositif de concertation avec le public dans les 3 départements

- **50 réunions de concertation, permanences, et plusieurs réunions locales à la demande des élus ou riverains**

| | |
|--|--|
| Réunions d'ouverture | <ul style="list-style-type: none">• 12 juin 2019 à Marseille - 17 juin à Toulon - 18 juin à Nice |
| Ateliers riverains | <ul style="list-style-type: none">• 6 dans les Bouches-du-Rhône : 24 juin, 27 juin, 28 juin, 1^{er} juillet, 3 juillet et 8 octobre• 1 dans le Var : 18 juillet à la Seyne-sur-Mar• 4 dans les Alpes-Maritimes : 26 juin, 27 juin, 2 juillet, 8 octobre |
| Permanences du maître d'ouvrage | <ul style="list-style-type: none">• 7 dans les Bouches-du-Rhône : 21 juin 24 juin, 26 juin, 4 juillet, 9 juillet, 10 juillet, 11 juillet et 17 juillet• 8 dans le Var : 25 juin, 26 juin, 28 juin, 10 juillet (x2) , 12 juillet, 16 juillet et 25 juillet• 7 dans les Alpes-Maritimes : 24 juin, 27 juin, 28 juin, 10 juillet (x2) et 11 juillet (x2) |
| Réunions publiques locales | <ul style="list-style-type: none">• 4 dans les Bouches-du-Rhône : 9 septembre, 26 septembre, 30 septembre, 1^{er} octobre• 2 dans le Var : 12 septembre et 7 octobre• 2 dans les Alpes-Maritimes : 10 septembre et 24 septembre |
| Ateliers thématiques | <ul style="list-style-type: none">• 27 septembre 2019 : Environnement Développement Durable• 2 octobre 2019 : <i>Socio-économie</i>• 3 octobre 2019 : Saturation ferroviaire |
| Réunions de clôture | <ul style="list-style-type: none">• 15 octobre à Toulon - 16 octobre à Nice - 17 octobre 2019 à Marseille |

Retours sur la participation présenteielle

| | 1 661 participants en présentiel | | | |
|---|---|------------|------------|-----------|
| | A-M | BdR | Var | Région |
| Réunions publiques | 242 | 305 | 320 | |
| Autres réunions (demandées par les élus locaux ou associations) | 170 | 266 | | |
| Ateliers riverains | 31 | 163 | 50 | |
| Permanences | 25 | 30 | 27 | |
| Ateliers thématiques | | | | 32 |
| Total | 468 | 764 | 397 | 32 |

** Intégrant la réunion Quartiers Libres de la Métropole AMP du 9 juillet*

Retours sur la participation à distance

| | 362 participations à distance | | | | |
|---------------|--------------------------------------|-----------|-----------|----------------|------------|
| | A-M | BdR | Var | Non localisées | Total |
| Questions | 26 | 18 | 25 | 2 | 71 |
| Avis | 101 | 30 | 36 | 9 | 176 |
| Contributions | 10 | 7 | 15 | - | 32 |
| Registres | 44 | 30 | 8 | | 82 |
| Motion | 1 | | | | |
| Pétition | | 1 | | | |
| Total | 182 | 85 | 84 | 11 | 362 |

** La pétition a comptabilisé 145 signatures*

2. RAPPEL DU PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION PUBLIQUE

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



RAPPEL DES OBJECTIFS FONCTIONNELS DU PROJET

Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans les Alpes-Maritimes

- Etablis à l'horizon des phases 1 & 2 en collaboration avec les partenaires du projet sous l'impulsion de l'autorité organisatrice des transports régionale

| Régularité | Navette cadencée et fréquente |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Amélioration de la fiabilité et fluidité des circulations grâce à :<ul style="list-style-type: none">• Des voies dénivelées et doublées à la bifurcation de Grasse• Des voies supplémentaires en gares de Cannes Marchandises, Antibes et Cannes Centre• 4 voies à Nice Aéroport• Amélioration du stationnement des trains sur les sites de Nice Saint-Roch et Cannes La Bocca | <ul style="list-style-type: none">• 6 TER par heure et par sens en heure de pointe en moyenne entre Cannes et Menton (3 à 4 aujourd'hui)• 2 TER par heure et par sens entre Grasse et Menton• Suppression des correspondances• De 2 à 3 trains rapides par heure et par sens entre Marseille et Nice (1 à 2 aujourd'hui)• Arrêt de tous les TGV à la gare de Nice Aéroport• Création d'une gare terminus à Cannes Marchandises en déplaçant la halte de La Bocca, en cohérence avec le projet urbain |

Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans le Var

- Etablis à l'horizon des phases 1 & 2 en collaboration avec les partenaires du projet sous l'impulsion de l'autorité organisatrice des transports régionale

| Régularité | Capacité / Services (heure de pointe) |
|---|---|
| <p>Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille-Vintimille par :</p> <ul style="list-style-type: none">• La suppression de croisements de voies à la bifurcation de la Pauline vers Hyères• La création d'alternat en gare de La Pauline | <ul style="list-style-type: none">• 4 TER omnibus par heure et par sens en heure de pointe en navettes traversant Toulon entre la Pauline et la gare de l'ouest Toulonnais• Au-delà des gares origine terminus, chaque branche bénéficie de 2 TER par heure• 2 TER semi-directs par heure et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence• 2 à 3 sillons directs par sens entre Marseille et Nice (1,5 aujourd'hui) |

Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans les Bouches du Rhône

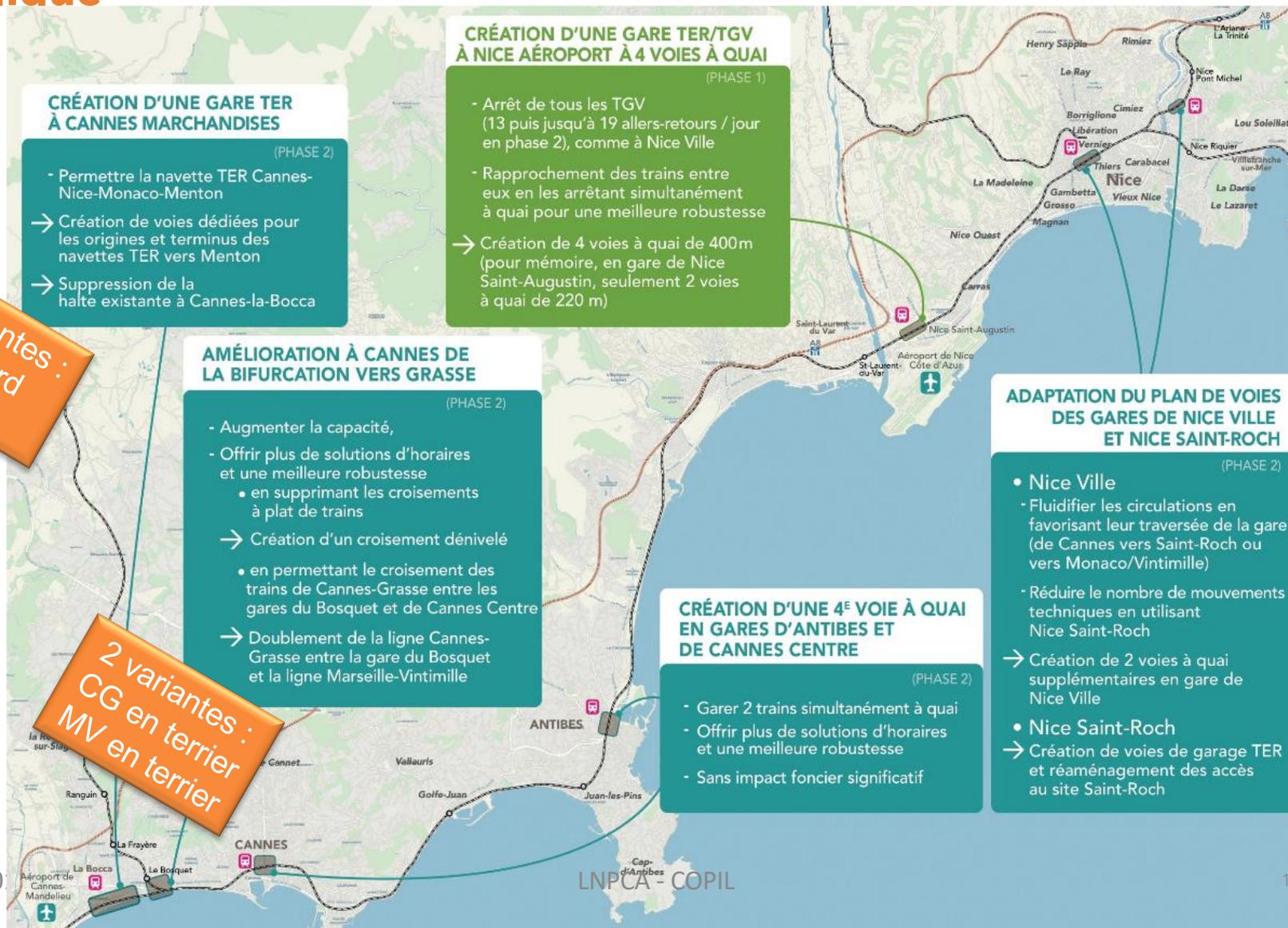
- Etablis à l'horizon des phases 1 & 2 en collaboration avec les partenaires du projet sous l'impulsion de l'autorité organisatrice des transports régionale

| Régularité | Capacité / Services possibles (heure de pointe) |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Séparation des flux en surface à Marseille Saint-Charles<ul style="list-style-type: none">• Suppression de 4,5 conflits d'itinéraires de trains toutes les heures• Garage des TER par axe pour libérer les voies pour les trains voyageurs<ul style="list-style-type: none">• Marseille-Miramas• Marseille Aix-TGV• Marseille-Aix• Marseille-Aubagne• Circulations techniques séparées des flux commerciaux entre St-Charles et Blancarde• Itinéraire alternatif en cas d'incident | <ul style="list-style-type: none">• Libération de capacité sur les voies de surface à Saint-Charles pour augmenter le nombre de trains circulant<ul style="list-style-type: none">• Capacité permise : 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui)• Passage rendu possible à une logique de RER métropolitain : Côte bleue, Marseille à l'Estaque, boucle par Aix-Rognac, Marseille-Aix, Vallée de l'Huveaune• TER diamétraux entre Miramas - Vitrolles aéroport - Aubagne - Toulon• Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice |

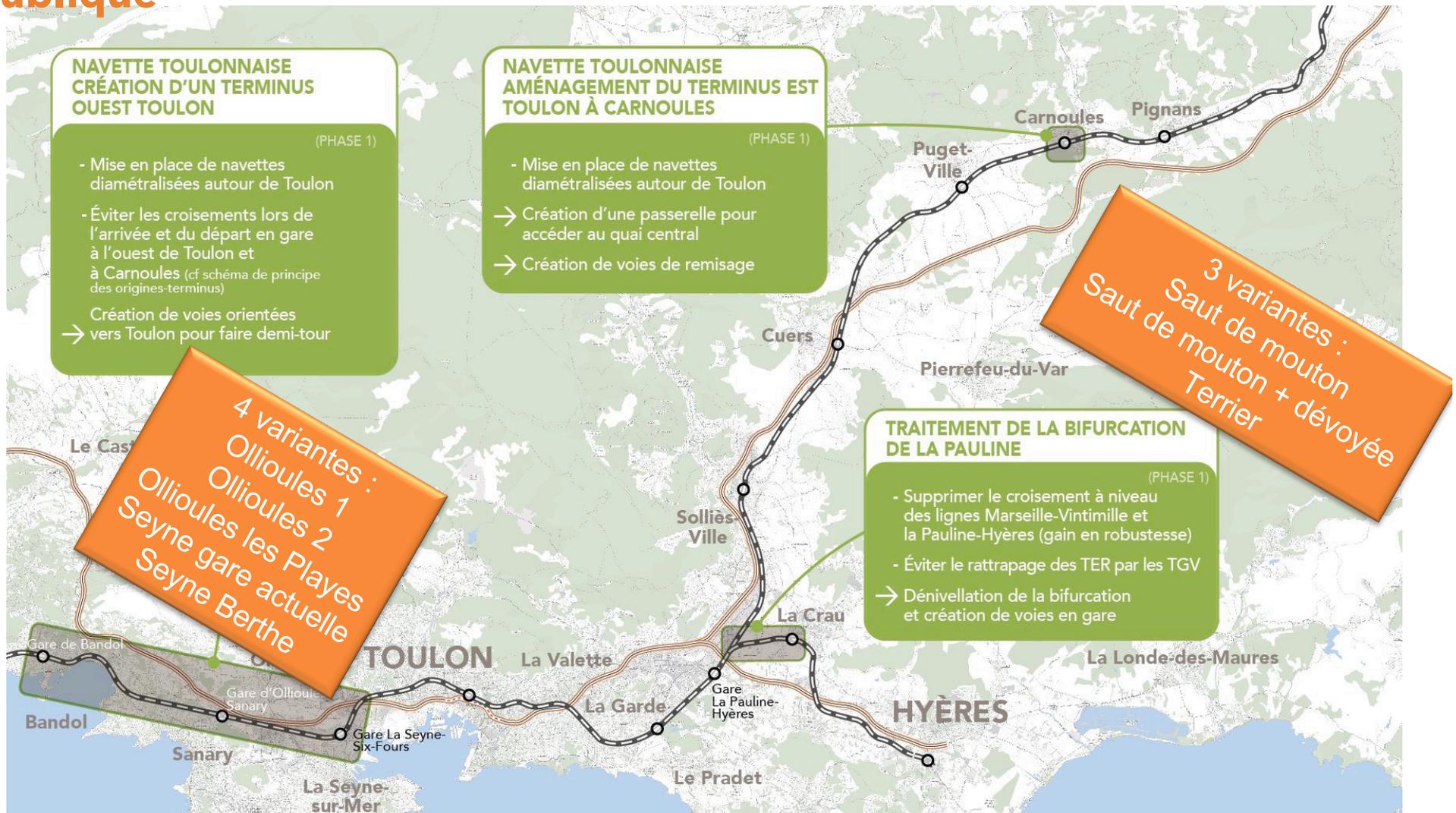
RAPPEL DES INFRASTRUCTURES ET VARIANTES RÉPONDANT À CE PROGRAMME FONCTIONNEL PROPOSÉES À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Alpes-Maritimes

Opérations et variantes proposées à la concertation publique

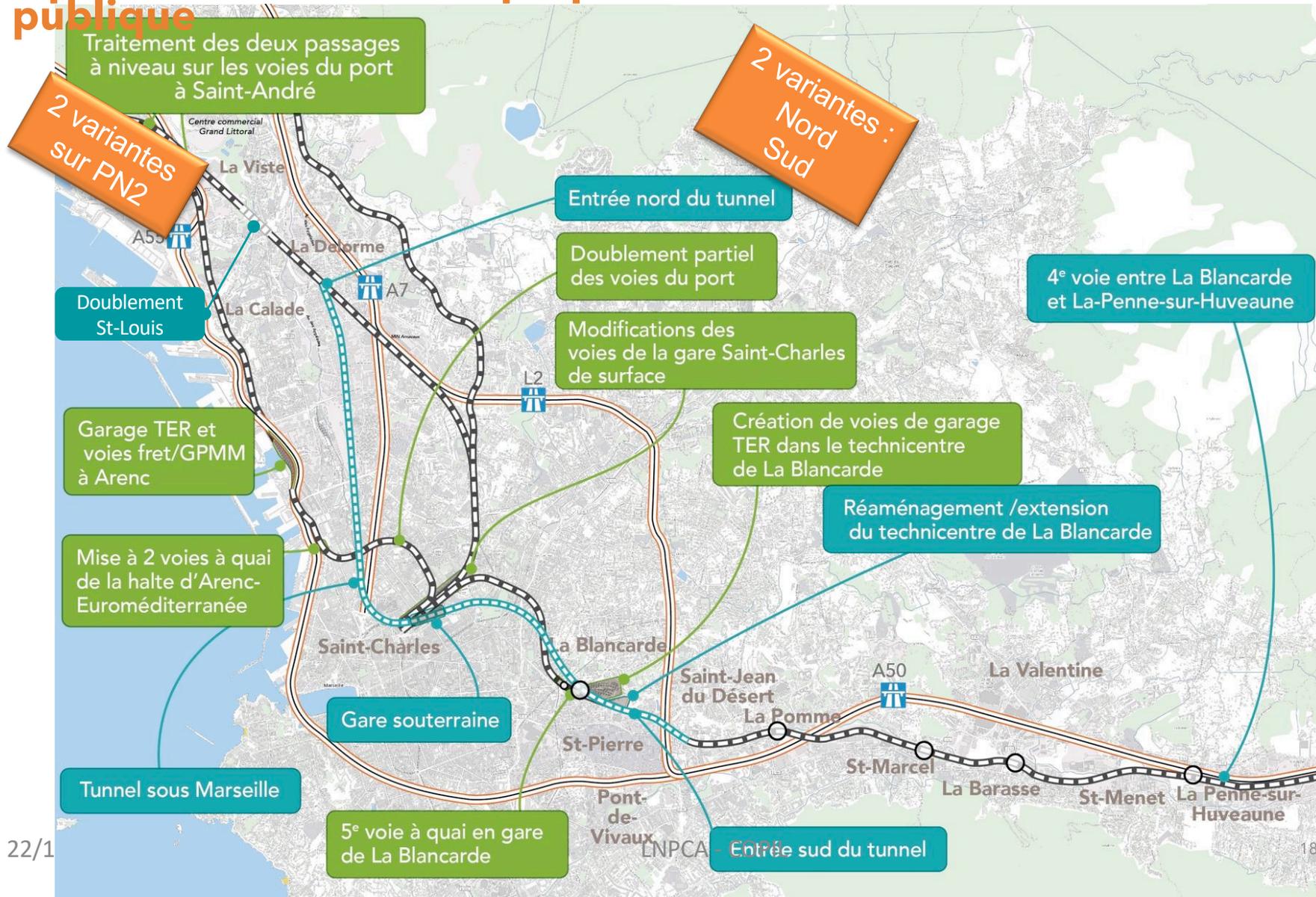


Opérations et variantes proposées à la concertation publique



Bouches-du-Rhône

Opérations et variantes proposées à la concertation publique



3. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



Expressions sur le projet dans son ensemble (1/3)

- **Des expressions positives sur la priorité donnée aux transports du quotidien pour offrir des alternatives à la voiture et à la congestion routière**
- **Un intérêt fort pour les phases 1 et 2 du projet avec une demande d'accélération compte tenu des perspectives d'augmentation des TER et d'amélioration de la régularité à court et moyen termes**
- **Une demande d'approfondissement de la concertation en 2020 notamment dans les domaines suivants :**
 - Mesures de réduction des nuisances des opérations retenues par la décision ministérielle pour l'enquête publique
 - Intermodalité et insertion urbaine avec les Métropoles
 - Accès routier avec les gestionnaires de voiries
 - Approfondissement des incidences sur les activités économiques en rencontrant les entreprises concernées
 - Gestion des phases travaux, évacuation des matériaux

Expressions sur le projet dans son ensemble (2/3)

Expressions sur les phases 3 et 4

■ Sur l'opportunité de tronçons de ligne nouvelle entre Marseille et Nice :

- Des avis favorables à la réalisation accélérée de sections de ligne nouvelle pour réduire les temps de parcours et favoriser le report modal
- Des avis défavorables au projet LNPCA compte tenu de ses coûts et ses impacts trop importants
- Quelques avis favorables à une ligne nouvelle Nice - Aix, le long de l'A8

Expressions sur le projet dans son ensemble (3/3)

- **Des demandes de changement des objectifs fonctionnels du projet (schémas de desserte, voire périmètre de l'exploitation) conduisant à des demandes d'infrastructures nouvelles :**
 - Déconnexion Cannes-Grasse avec création d'une correspondance
 - Version alternative de la navette toulonnaise avec 3ème voie à travers Toulon et terminus à Saint-Cyr
 - Arrêts supplémentaires
 - Réouverture Carnoules-Brignoles
 - Doublement Pauline-Hyères, évitement de la Crau
 - Prolongation voie unique pour les TER de Hyères à l'Aéroport

4. AVIS DU GARANT DE LA CONCERTATION

Avis provisoire dans l'attente du rapport intermédiaire à rendre à la Commission nationale du débat public (CNDP)

Trois difficultés de méthode prévisibles

Trois difficultés de méthode étaient prévisibles pour le maître d'ouvrage SNCF Réseau :

- Informer le public sur le nouvel agencement des phases du projet, après l'avis du COI (Comité d'orientation des infrastructures)
- Mobiliser le public, tout particulièrement à Marseille où la participation avait été limitée en 2016
- Etablir un dialogue local sincère avec le public pour les parties du projet associées à des nuisances potentielles

L'information initiale du public

- Réalisée en juin par les réunions d'ouverture dans les Alpes Maritimes et dans le Var, avec de bons résultats
- Une faible participation initiale du public dans les Bouches du Rhône
- Les différences entre le projet de 2016 et celui de 2019 peu perçues dans la vallée de l'Huveaune...
- ... ainsi que par une partie du public s'exprimant via internet en fin de concertation (sans avoir probablement participé aux réunions publiques)

La mobilisation du public

- **En réunion**, une participation plus faible qu'en 2016 dans le Var et dans les Alpes Maritimes, en lien probable avec la décroissance des oppositions générales au projet
- Un intérêt marqué du public dans le Var pour le projet de navette toulonnaise
- Une mobilisation plus centrée sur les questions locales dans les Alpes Maritimes (Cannes La Bocca)
- Des difficultés initiales de mobilisation dans les Bouches du Rhône, ayant conduit le maître d'ouvrage à y intensifier ses efforts ...
- ... qui ont abouti à des résultats convenables (mais encore inégaux), en particulier grâce à la mobilisation des CIQ
- Une faible participation **sur internet** ainsi qu'aux ateliers

Un dialogue local de qualité, mais pas partout

- Les réunions locales de juin destinées en priorité aux riverains ont mis en route des échanges locaux souvent fructueux...
- ... ayant abouti à des compromis (La Pauline), dont certains restent à finaliser (Cannes La Bocca)
- Un dialogue de qualité ailleurs, dont les résultats restent à finaliser (Saint André à Marseille)
- Dans quelques secteurs à Marseille, le dialogue ne s'est pas encore vraiment noué (entrée sud du tunnel, pour les entreprises)
- De vraies difficultés de dialogue dans la vallée de l'Huveaune

Un projet d'ensemble plutôt bien accueilli

- **En réunion publique**, les objectifs généraux du projet (phases 1 et 2) n'ont guère été contestés dans leur principe
- Mais des craintes locales persistent en lien avec les incertitudes sur la suite (phases 3 et 4), par exemple dans les Alpes-Maritimes...
- ...et une franche opposition s'est manifesté quant à l'hypothèse d'une 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune
- **Via internet**, des expressions d'opposition générale au projet en fin de période de concertation
- Quelques demandes d'engagement de principe à poursuivre le projet en phases 3 et 4 (surtout dans les Alpes Maritimes)
- Des demandes de variantes, certaines insistantes (Ouest toulonnais), le maître d'ouvrage doit encore répondre à 3 d'entre elles

Des sujets peu abordés ou en attente

- L'aménagement urbain des gares (transports en commun, parkings, etc.) a été abordé de manière inégale:
 - Faute d'un projet complet (La Pauline, Nice aéroport, Marseille Saint Charles)
 - Ou en l'absence de tout projet (Ouest toulonnais)
- Des attentes du public sur le bruit et l'évacuation des déblais des tunnels
- Une expression limitée du public quant à l'hypothèse de rénovation urbaine à Marseille nord (Bassens)

Poursuivre la concertation

- Une obligation légale
- Pour finaliser l'élaboration de compromis locaux
- Pour prendre la mesure des accompagnements nécessaires (entreprises pour l'entrée sud du tunnel à Marseille)
- Sur le bruit (et d'éventuelles protections phoniques)
- Sur la préparation des phases chantier (déblais)
- Sur l'aménagement urbain des gares, avec les collectivités compétentes (métropoles, etc.)
- Le cas échéant, pour préparer la rénovation urbaine (porteur de projet : AMP)

Des principes proposés pour la suite de la concertation

- Deux objectifs : ne pas retarder le projet, consacrer suffisamment de temps à des échanges de qualité avec le public
- Des concertations locales, engagées dès que les études préparatoires sont disponibles (pas de calendrier général)
- Privilégier une sollicitation directe du public, le plus souvent par messagerie
- En association avec les collectivités compétentes (métropoles pour les gares, etc.)
- Mise au point des modalités pratiques d'ici mars 2020, en relation avec le COTEC

5. ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

22/11/2019



Éléments de planification

Objectif de réalisation de l'enquête publique au second semestre 2021 pour permettre :

- **L'engagement des travaux dès 2023**
- **Des mises en service entre 2025 et 2028 pour les opérations de la phase 1**
- **Des mises en service à l'horizon 2029 / 2035 pour les opérations de la phase 2**

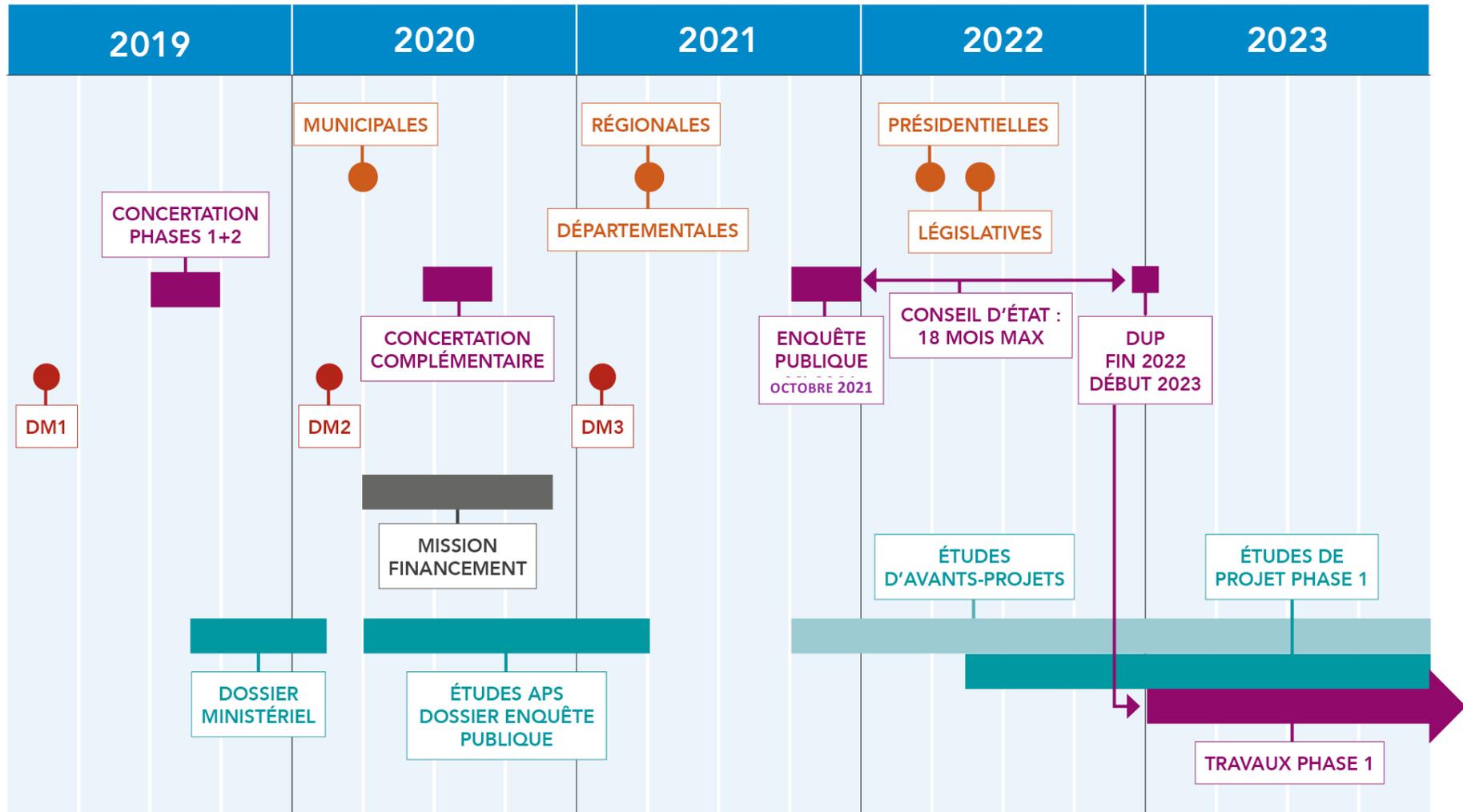
sous réserve de la signature de conventions de financement ad hoc

Ces échéances supposent :

- **Une stabilisation du programme (services et infra) par décision ministérielle : février 2020**
- **Délibérations sur l'avenant n°3 avant les élections municipales**
- **Mission de financement : conclusion fin 2020**
- **DUP : au plus tard début 2023**

Il faut donc éviter tout report de décision ou réouvertures d'études qui affecteraient significativement le contenu des phases 1 ou 2 du projet.

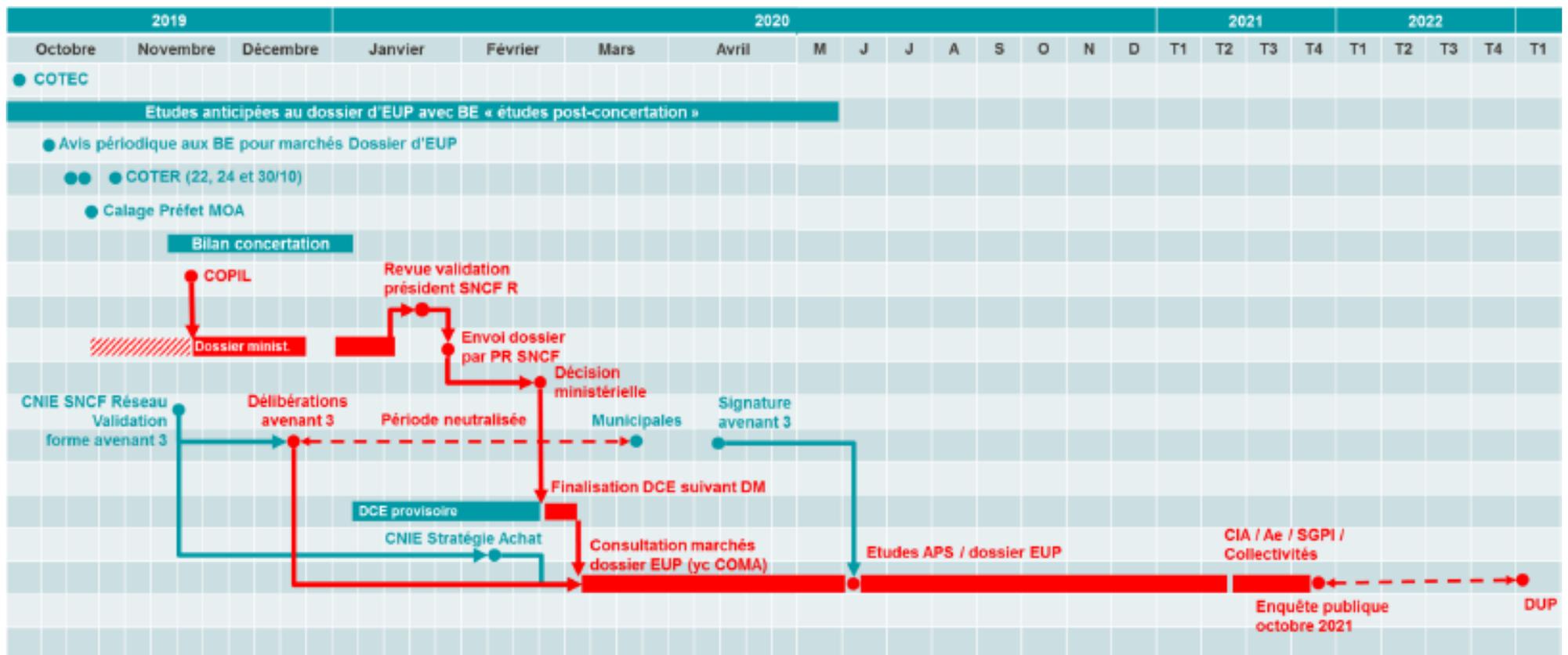
Planning prévisionnel



DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DM : DÉCISION MINISTÉRIELLE - APS : AVANT PROJET SOMMAIRE

Chemin critique jusqu'à la DUP

- La validation de l'avenant n°3 et la décision ministérielle sont des jalons importants sur le chemin critique de la DUP



6. ANALYSE PAR SECTEUR ET PROPOSITIONS POUR LE COPIL

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



PROPOSITIONS POUR LA SUITE

ALPES-MARITIMES

Nice Saint-Roch et Nice Ville

Retour de la concertation

- Très peu d'expressions, toutes favorables
- Demande de prolongement de la passerelle à Nice Ville

Proposition du COPIL

- Nice Saint-Roch : poursuite sur le projet présenté
- Nice Ville : poursuite sur le projet présenté en prenant en compte les demandes formulées

Nice Aéroport TGV



Nice Aéroport TGV

Retour de la concertation

- Projet approuvé
- Demandes de compléments sur l'intermodalité et les accès à la gare
- Demandes de clarification sur l'articulation des phases travaux entre Nice Saint-Augustin TER et Nice Aéroport TER/TGV

Proposition du COPIL

- Poursuite sur le projet présenté
- Mise en place d'un groupe de travail « intermodalité et accès à la gare » avec Etat, Région, MNCA, CD06, EPA, CCI et SNCF-R pour préciser les modalités de desserte de la gare et les zones de parking et d'intermodalité à présenter à l'enquête

4èmes voies en gare d'Antibes et Cannes ville

Retour de la concertation

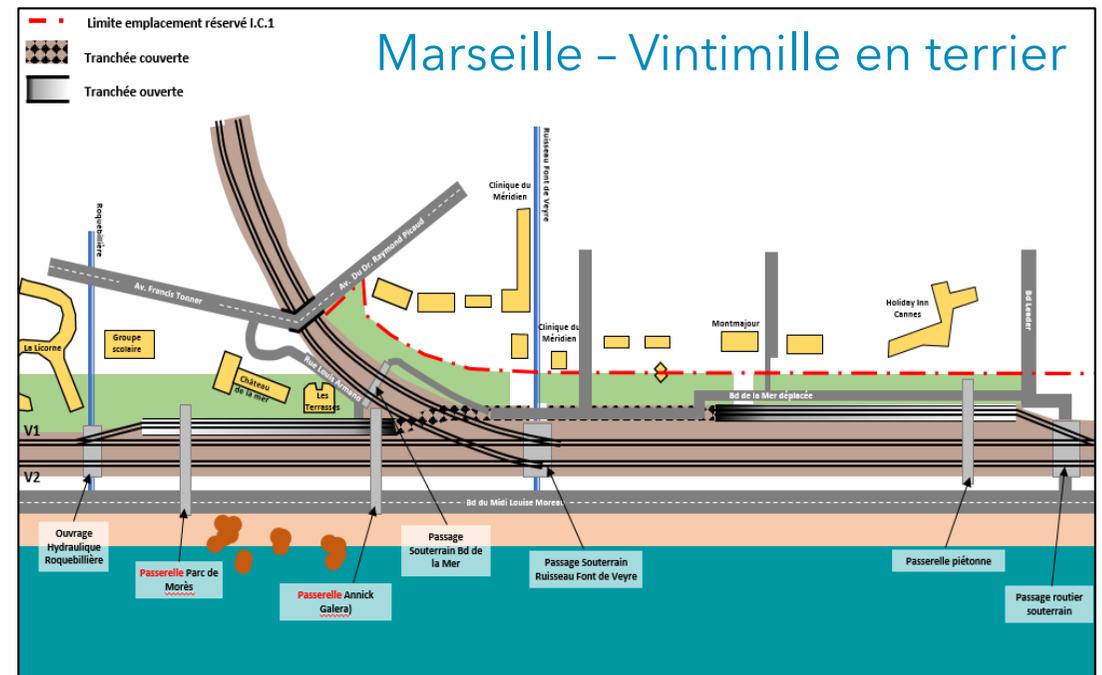
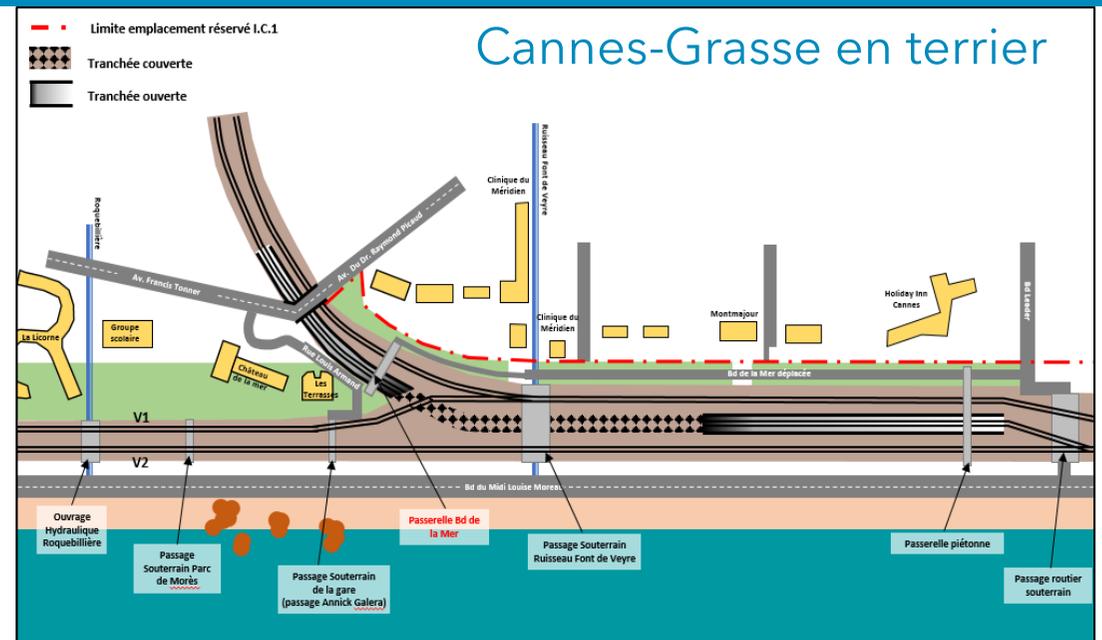
- Forte expression en faveur des 4èmes voies, en particulier de celle d'Antibes
- Demande de réfection de la passerelle en gare d'Antibes, à réaliser au plus tôt

Proposition du COPIL

- Prendre en compte les résultats des études de performance ERTMS en 2020 pour adapter ces opérations

Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

- Deux variantes de dénivellation en « terrier » (souterrain) :
 - Cannes-Grasse en terrier
 - Marseille-Vintimille en terrier



Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Retour de la concertation

- L'objectif de supprimer les cisaillements pour renforcer l'offre TER est compris et partagé
- Mais, mobilisation conséquente des riverains pour :
 - Exprimer de vives inquiétudes sur les incidences du projet
 - Demander le prolongement de la section en terrier
 - Etudier la « déconnexion » de la ligne Cannes-Grasse et de la ligne Marseille-Vintimille avec terminus à La Bocca
 - Envisager l'enfouissement des voies ferrées littorales
- Des expressions, dont avis écrit du maire de Cannes, sur les variantes proposées qui privilégient la variante Marseille-Vintimille en terrier

Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Analyse et commentaire de la solution de « déconnexion / correspondances » avec augmentation de fréquence sur la ligne Cannes-Grasse

- Contraire à la politique d'investissements menée sur la ligne Cannes-Grasse depuis plusieurs années
- 95% des usagers vont au-delà de La Bocca, jusqu'à Nice et Monaco
→ La rupture de charge concernerait la quasi-totalité des usagers
- Des coûts d'exploitation supérieurs d'au moins 2 M€/an et création d'une 2ème voie à la Bocca pour le terminus
- Aménagements lourds pour permettre l'augmentation de fréquence : création d'un évitement avec impacts possibles sur le tissu urbain
- La Région et SNCF-R ne sont pas favorables à la solution de « déconnexion »
- Une réponse détaillée est apportée sur le site internet

Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante « Marseille-Vintimille en terrier » en recherchant des solutions de réduction des nuisances :
 - Etude de prolongement du souterrain
 - Etudes acoustiques pour limiter les nuisances
 - Réduction des emprises foncières après travaux
 - Rétablissement des accès, ...
- Concertation étroite avec les riverains en 2020 dans le cadre d'un atelier de concertation spécifique

Gare TER Cannes La Bocca à Cannes Marchandises

Retour de la concertation

- Nombreuses expressions, dont avis écrit du maire de Cannes, sur les variantes proposées qui mettent en avant la variante « SICASIL »
- Inquiétude des riverains du fait de la proximité de la gare (nuisances sonores)

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante « SICASIL »
- Concertation étroite avec les riverains et la Ville en 2020 dans le cadre d'un atelier de concertation spécifique
- Mise en place d'un groupe de travail avec l'Etat, la Région, la CACPL, la Ville de Cannes, le CD06 et SNCF-R pour définir les modalités d'insertion de la gare à présenter à l'enquête (articulation avec les projets urbains et intermodalité) et intégrer les enjeux hydrauliques

PROPOSITIONS POUR LA SUITE

VAR

Aménagement de la gare de La Pauline et dénivellation de la bifurcation

- Mise à 4 voies à quai de la gare actuelle
- Dénivellation de la bifurcation : 2 familles de variantes
 - Saut-de-mouton, avec ou sans dévoiement la ligne existante
 - Terrier

Variante saut de mouton sans dévoiement



Variante en terrier



Aménagement de la gare de la Pauline et dénivellation de la Bifurcation

Retour de la concertation

- Forte approbation du renforcement de la desserte TER de l'agglomération et adhésion au principe de RER toulonnais
- Unanimité en faveur de la variante en terrier
- Demande de réduction des impacts fonciers
- Pour toutes les gares entre la Pauline et Carnoules, expressions d'enjeux d'amélioration de la congestion routière et de l'intermodalité

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante « terrier » de la bifurcation de la Pauline
- Mise en place d'un groupe de travail avec l'Etat, la Région, le CD83, TPM, les communes des gares concernées et SNCF-R pour définir les conditions d'accès aux gares, la prise en compte de l'intermodalité et, pour la gare de la Pauline, le positionnement du bâtiment voyageurs en fonction des contraintes foncières
- Coordination avec le calendrier ERTMS

RER Toulonnais : origine-terminus Est à Carnoules

Retour de la concertation

- Forte approbation du renforcement de la desserte TER de l'agglomération et adhésion au principe de RER toulonnais
- Accord sur le terminus Est à Carnoules

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la solution proposée
- Coordination avec le calendrier ERTMS

RER toulonnais : extrémité Ouest

Retour de la concertation

- Forte approbation du renforcement de la desserte TER de l'agglomération et adhésion au principe de RER toulonnais
- Site d'Ollioules : opposition du conseil municipal mais soutien de participants
- Site de la Seyne : accord du maire, qui est cependant favorable à un terminus plus à l'ouest
- Des propositions d'associations changeant les objectifs de desserte et le programme fonctionnel, différentes entre elles : 3 trains/h, 4 trains/h jusqu'à St-Cyr, voire Marseille
- Parallèlement, des demandes d'investissements lourds positionnés à l'Ouest et à l'Est de Toulon censés répondre à ces nouveaux programmes : 3ème voie sur 20 km ; évitement à la Crau, et même doublement entre la Pauline et la Crau ; prolongement de la voie unique jusqu'à l'aéroport d'Hyères ; 6ème voie à quai à Toulon ; plusieurs solutions de gare à Saint-Cyr ; arrêts supplémentaires (La Farlède,...)...

RER toulonnais : extrémité Ouest

Analyse et commentaires

- Objectif fonctionnel défini avec les partenaires :
 - Navette de 4 TER de part et d'autre de Toulon (11km de chaque côté) entre La Pauline et Ollioules initialement
 - 2 TER/h sur les trois branches au-delà de ce tronçon central
- 4 variantes présentées au fil de la concertation
- L'implantation d'une gare plus à l'ouest (Bandol ou St-Cyr) a été étudiée en exploitation. Elle ne permet pas sans infrastructure supplémentaire de garantir l'objectif fonctionnel ci-dessus : suppression d'arrêt et décadencement à 19-11 au lieu de 15-15



RER toulonnais : extrémité Ouest

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante La Seyne, gare actuelle, pour mettre en place la navette en phase 1 en cohérence avec l'ERTMS
- Confirmation d'un programme de desserte, de la fréquence et du cadencement par la Région et TPM pour une extension à l'ouest du RER Toulonnais
- Etudes complémentaires sur ce programme qui définiront les investissements nécessaires pour y répondre
 - Financement des études dans le CPER ou autre
 - Prise en compte de ce programme hors phases 1 et 2 de la LNPCA pour ne pas retarder le planning global du projet

PROPOSITIONS POUR LA SUITE

BOUCHES-DU-RHÔNE

4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune



- Aménagement d'une 4^{ème} voie entre la Blancarde et La Penne-sur-Huveaune
- Reprise du pont-route Haiti à la gare de la Blancarde

4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

Retour de la concertation

- Opposition forte de participants dont la Maire de La Penne-sur-Huveaune, notamment pour une suspicion de prolongement de la 4^{ème} voie jusqu'à Aubagne
- De fortes inquiétudes des riverains de la 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne
- Des avis positifs d'entreprises et d'un élu de secteur

Analyse et commentaire

- Prolongement de la 4^{ème} voie au-delà de la Penne jusqu'à Aubagne plus nécessaire grâce aux aménagements de surface à Saint-Charles, à l'ERTMS et à la 5^{ème} voie en gare de Blancarde qui permettent de garantir 3 TER omnibus par heure entre Marseille et Aubagne avec régularité avec les 3 voies existantes
- Service à 4 TER omnibus entre Marseille et Aubagne par heure nécessite la réalisation de la 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne s/ Huveaune
- Coût de ce 4^{ème} TER omnibus/heure estimé 316 M€ : effet sur le bilan socio-économique du projet dans son ensemble à analyser par la mission de financement et le SGPI pour l'enquête publique

4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

Proposition du COPIL

- La Région AOM confirme le service prévisionnel à 4 TER omnibus par heure entre Marseille comme objectif du programme fonctionnel
- Ce service nécessite la réalisation d'une 4ème entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune
- Compléments de concertation sur nuisances sonores, intermodalité des gares, accessibilité, accompagnement des entreprises et particuliers concernés à engager après la décision ministérielle.

Tête de tunnel Est à la Parette

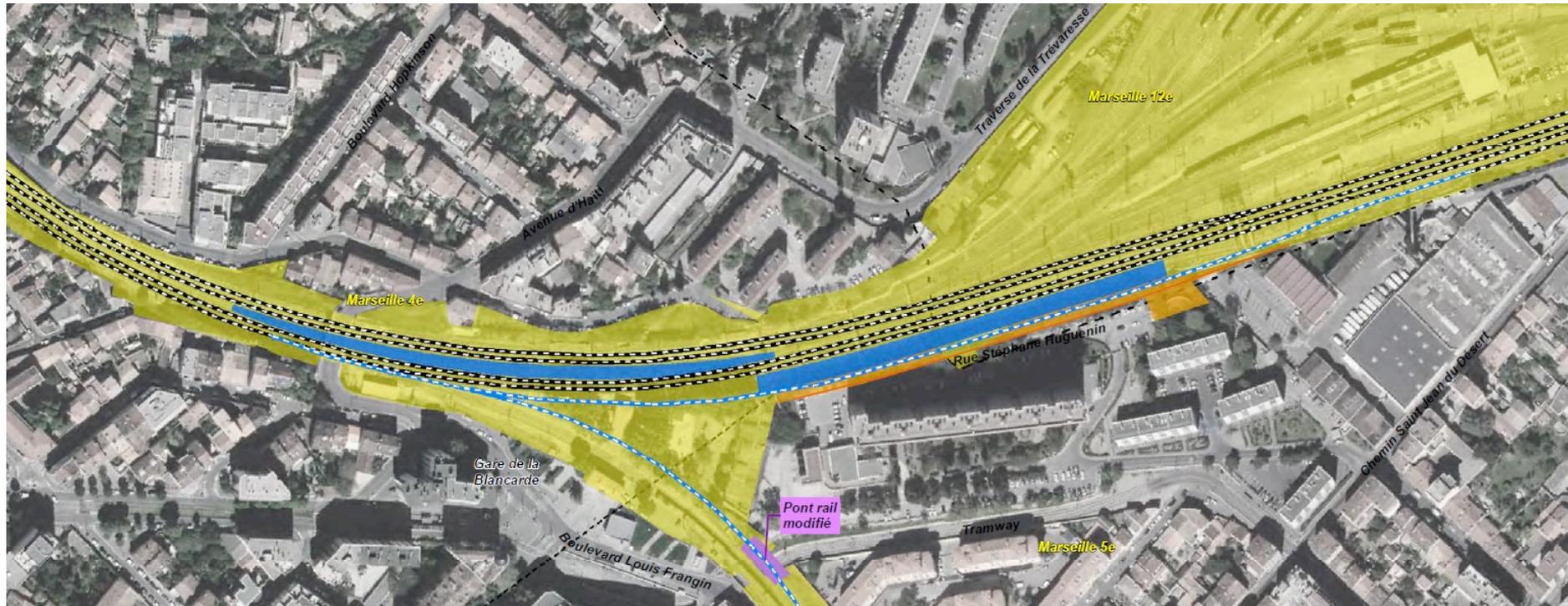
Retour de la concertation

- Demande d'accompagnement des entreprises impactées en emprise foncière

Proposition du COPIL

- Poursuite sur le projet présenté en prenant en compte les demandes formulées :
 - Travail à faire en 2020 sur l'évacuation des déblais et accès routiers ou ferroviaires
 - Concertation avec les entreprises concernées

5^{ème} voie à quai en gare de La Blancarde



- Création d'une 5^{ème} voie à quai pour dédier la voie nord à l'accès au technicentre

5^{ème} voie à quai en gare de La Blancarde

Retour de la concertation

- Hostilité des riverains de la gare, fortement mobilisés, en raison de la dégradation du cadre de vie engendrée par l'aménagement

Analyse et commentaire

- Réalisation essentielle pour assurer le désengorgement du nœud ferroviaire marseillais en dissociant les mouvements techniques des circulations commerciales
- Implantation au sud impacte le cadre de vie des riverains (fréquence des trains, végétation, jeu de boule, jardin d'enfants, parking)
- Analyse d'une implantation au nord : nécessite la démolition de plusieurs habitations en bordure de la voie ferrée

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante sud présentée en recherchant une réduction des impacts en concertation étroite avec les riverains et la Métropole : reconstitution des places de parking, études acoustiques, aménagement urbain, réduction des emprises foncières après travaux

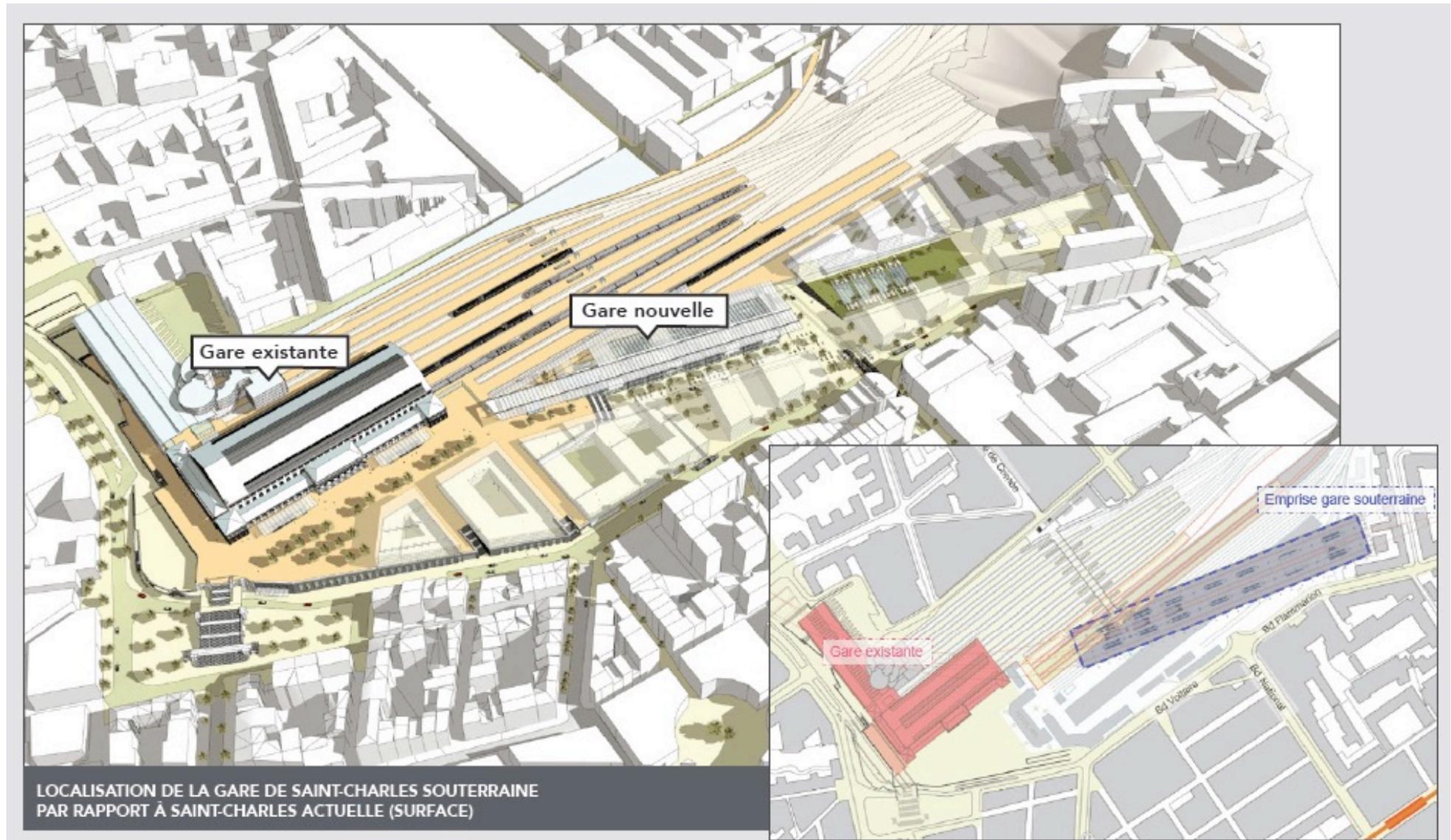
Retour de la concertation

- Phase 1 : expression d'un soutien
- Phase 2 : une demande de préserver du foncier sur le site des «pharmacies militaires»

Proposition du COPIL

- Phase 1 à commencer dès 2023 dans les emprises SNCF
- Anticipation de la phase 2 pour permettre de préparer une évacuation des déblais du tunnel par voie ferroviaire

Gare souterraine de Saint-Charles



Gare souterraine de Saint-Charles

Retour de la concertation

- Réaffirmation unanime du soutien au projet
- Nombreux questionnements sur la conception et le fonctionnement de la gare
- Inquiétudes sur la phase travaux (risques liés aux tunnels, évacuation des matériaux, durée...)
- Demande de réflexion intermodale

Proposition du COPIL

- Poursuite sur le projet présenté
- Concertation sur la phase travaux
- Mise en place d'un groupe de travail « intermodalité / Quartiers Libres » avec Etat, Région, MAMP, CD13, Euromed, Ville de Marseille et SNCF-R pour préciser les modalités d'insertion de la gare à présenter à l'enquête

Blocs EST et OUEST - *Plateau Saint-Charles*

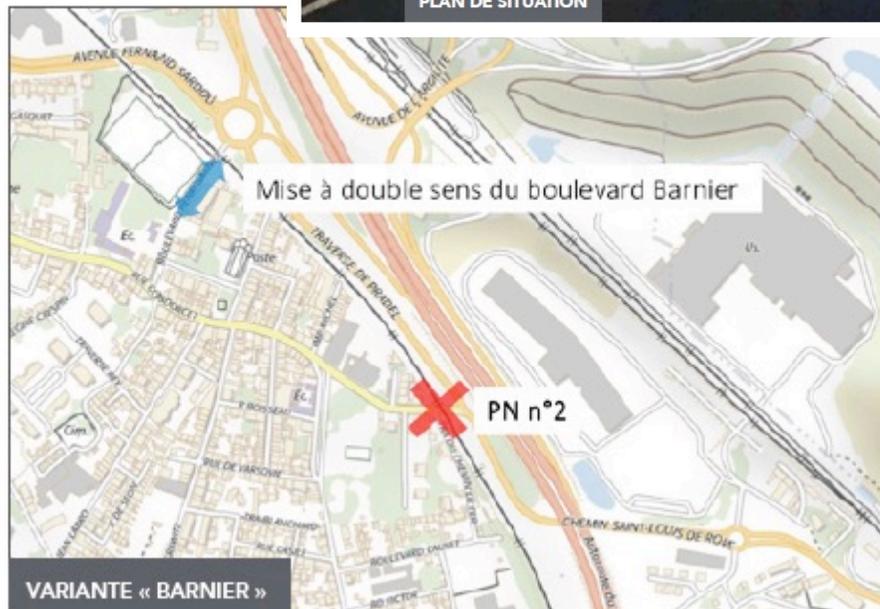
Retour de la concertation

- Absence d'expression
- Compréhension du problème de régularité sur Marseille Saint-Charles

Proposition du COPIL

- Poursuite sur le projet présenté :
 - Lien avec la libération du site des «Abeilles»
 - Choix du découpage du poste d'aiguillage en 2020
 - Intégration du changement de Central sous-station

Aménagement de la ligne de Marseille à l'Estaque et du faisceau d'Arenc



Aménagement de la ligne de Marseille à l'Estaque et du faisceau d'Arenc

Retour de la concertation

- Avis favorable au développement du TER sur cet axe mais crainte de l'augmentation du fret par les riverains et demande de clarification de la répartition fret / TER (refus des trains de nuit)
- Doublement de la voie : pas d'opposition du fait de l'absence d'impacts fonciers, quelques inquiétudes sur les nuisances sonores et la dévalorisation immobilière
- Réaménagement du faisceau de voie : demande de cohérence avec les aménagements urbains et routiers
- Halte d'Arenc : une expression favorable au doublement à son emplacement actuel
- Soutien du projet par le GPM
- Suppression des passages à niveau : opposition des riverains et refus des 2 variantes proposées pour le passage à niveau de Saint-André
- Demandes de haltes à la Belle de Mai et à Saint-André

Aménagement de la ligne de Marseille à l'Estaque et du faisceau d'Arenc

Analyse et commentaire

- L'augmentation de capacité sur la ligne de Marseille à l'Estaque allège la ligne PLM et favorise la robustesse du plateau Saint-Charles
- 4 TER/h avec deux haltes (Arenc et Saint-André) permet une desserte de ces quartiers dans une logique de RER métropolitain
- Suppression des passages à niveau indispensable à l'augmentation de capacité de la ligne Marseille-Estaque à 4 TER/h → recherche d'une nouvelle variante répondant aux craintes et demandes, en combinant les deux proposées séparément
- Prise en compte de la demande de halte à Saint-André avec étude complémentaire à lancer. La halte de la Belle de Mai est considérée en revanche comme trop proche de la gare Saint-Charles

Aménagement de la ligne de Marseille à l'Estaque et du faisceau d'Arenc

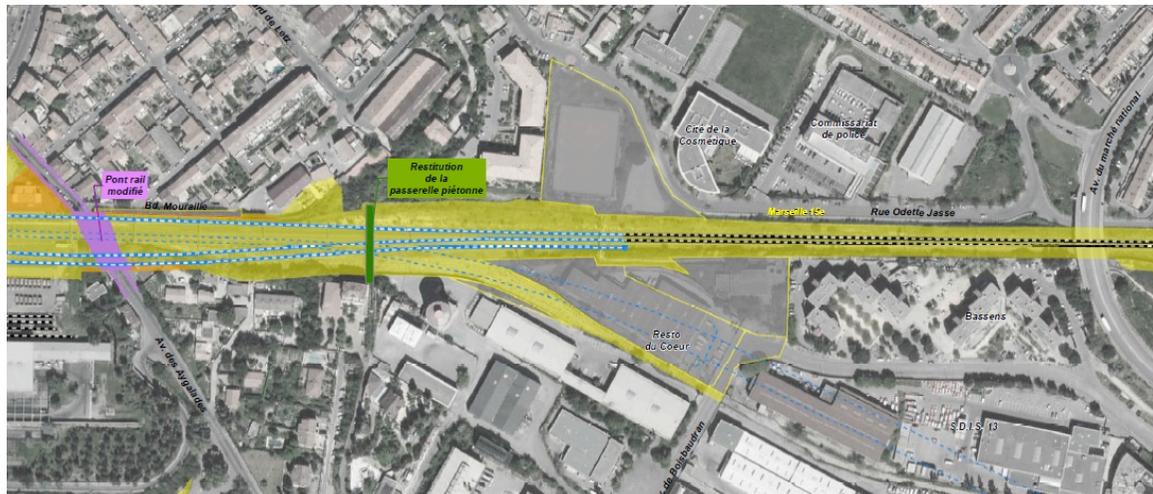
Proposition du COPIL

- Recherche de nouvelles variantes pour la suppression des PN en concertation avec les habitants
 - Mise en place d'un comité de coordination par l'Etat avec Région, MAMP, GPMM, la Ville et SNCF-R pour préciser les usages attendus de la ligne (TER / fret), le projet urbain de Saint-André et l'intermodalité (tramway, ...)
- Etude complémentaire (y compris socio-éco) de la halte de Saint-André
- Etudes détaillées sur le bruit en 2020

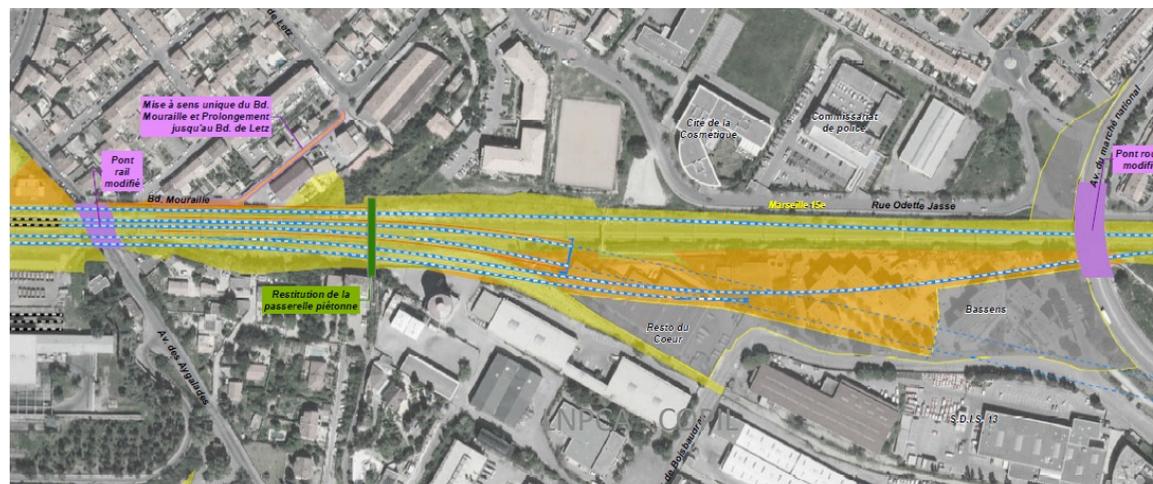
Tête de tunnel nord à la Delorme

2 variantes

- Variante nord : évite Bassens



- Variante sud : suppose le relogement de Bassens



Tête de tunnel nord à la Delorme

Retour de la concertation

- Globalement, assez faible participation des habitants
- Une opposition à la solution « sud » d'une majorité d'habitants de Bassens présents à la réunion locale appuyés par la sénatrice, liée aussi à une défiance vis-à-vis des conditions de relogement
- Une expression des acteurs économiques favorable à la solution « sud » impactant la cité Bassens
- Globalement, avis relativement partagés sur les 2 variantes

Tête de tunnel nord à la Delorme

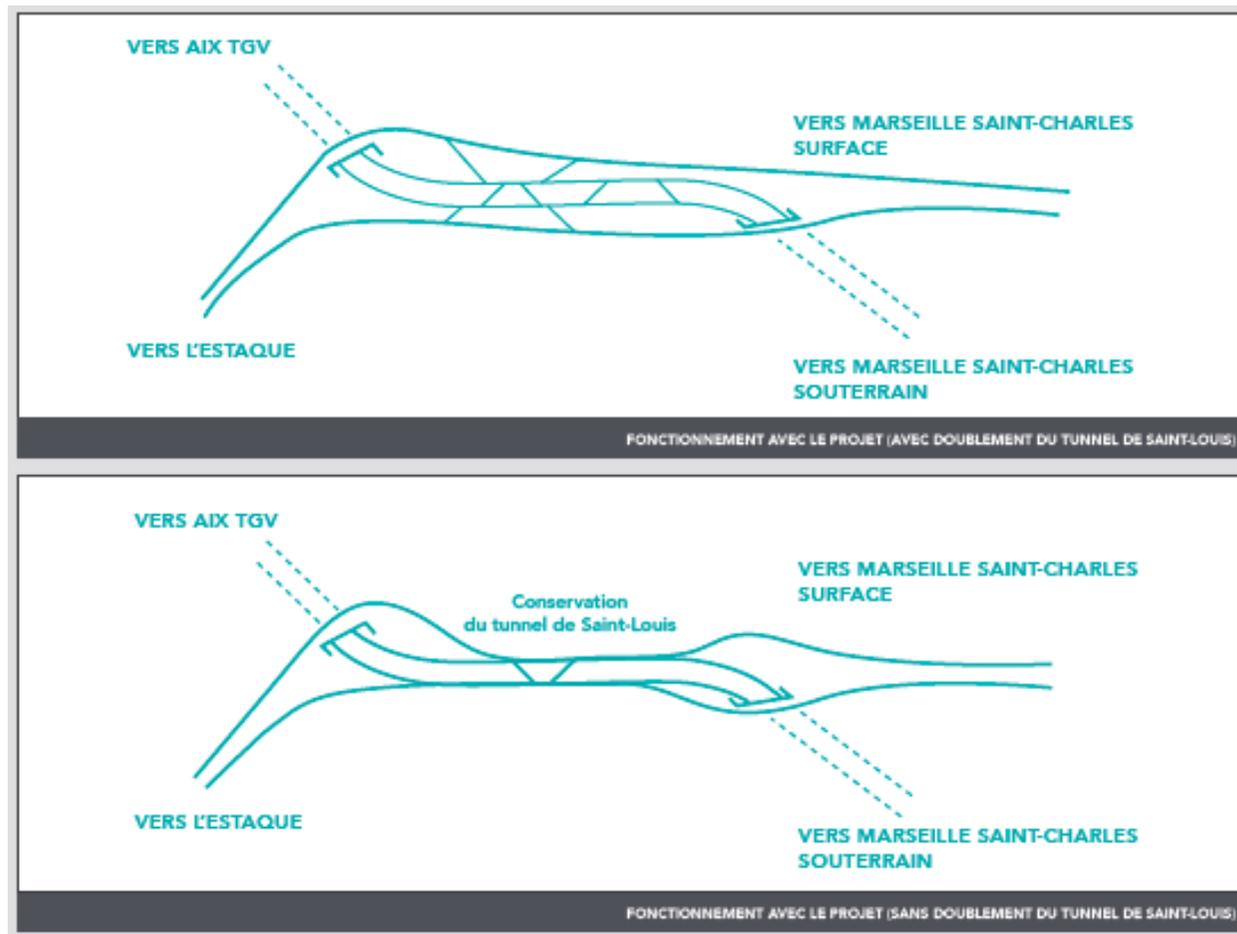
Analyse et commentaire

- 2 variantes équivalentes pour la maîtrise d'ouvrage
- La Métropole rappelle que la requalification de la cité Bassens figure au protocole NPNRU signé entre l'Etat et la Métropole
- Engagement de la Métropole à assurer la maîtrise d'ouvrage du relogement avec le bailleur et à piloter la consultation complémentaire des habitants si la solution sud est choisie
- Appui du MOA du projet

Proposition du COPIL

- Solution sud privilégiée sous réserve que la concertation complémentaire avec les habitants pilotée par la Métropole la conforte
- Maîtrise d'ouvrage du relogement assurée par la Métropole
- Financement global assuré par le projet

Doublement du tunnel de Saint-Louis



- Doublement du tunnel par un tube de chaque côté
- Une mise en concertation de l'opportunité de doubler le tunnel dès la phase 2

Doublement du tunnel de Saint-Louis

Retour de la concertation

- Peu d'expressions : 2 favorables à son doublement, 2 s'interrogeant sur ses impacts

Analyse et commentaire

- Doublement non strictement nécessaire à la mise en service de la phase 2
- Sa réalisation en même temps que la traversée souterraine permet d'éviter de conserver un étranglement en entrée nord de Marseille : renforcement sensible de la robustesse du système
- Coût d'environ 100 M€ : effet sur le bilan socio-économique du projet dans son ensemble à analyser par la mission de financement et le SGPI pour l'enquête publique

Proposition du COPIL

- Poursuite sur la variante « doublement du tunnel »

7. FINANCEMENT ET AVENANTS À LA CONVENTION DE FINANCEMENT

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



Validation des appels de fond de l'avenant 2

- L'avenant 2 portait sur le redéploiement de 21,8 M€, dont
 - 5,2 M€ pour les études de recalage (2018-2019)
 - 1,8 M€ pour la préparation de la MOA jusque fin 2019
 - 14,8 M€ pour la poursuite des études
- Les deux premiers montants (7 M€ au total) ont fait l'objet d'appels de fond en octobre 2018 et juillet 2019
- Concernant les 14,8 M€ restant :
 - Il était prévu dans l'avenant que « l'utilisation du financement résiduel de 14,8 M€ sera définie par décision ministérielle ou par un Copil ou par décision expresse de l'ensemble des partenaires financeurs à l'unanimité »
 - La participation attendue de l'Union européenne dans cette enveloppe de 14,8 M€ est de 3,8 M€ : il reste donc 11 M€ à la charge des partenaires français
- Le COPIL en conformité avec l'avenant 2 de la convention d'étude valide les appels de fonds suivants pour 11 M€ (10 957 300 €) :
 - **3 M€ permettent de couvrir la concertation de 2019 décidée en comité des financeurs du 1er avril 2019**
 - **Le reste est échelonné sur 2020 en attente de l'avenant 3**

Validation des appels de fond de l'avenant 2

→ Il est proposé au Copil de valider les appels de fond pour 10 957 300€

Appels réalisés
(pour mémoire)



| Cofinanceurs | Appel de fonds octobre 2018 | ADF juillet 2019 N°1 | ADF juillet 2019 N°2 |
|--|-----------------------------|----------------------|----------------------|
| | Appelé | Appelé | Appelé |
| ETAT | 573 773 € | 573 773 € | 397 227 € |
| SNCF Réseau | 855 856 € | 855 856 € | 592 516 € |
| Région Sud PACA | 485 630 € | 485 630 € | 336 205 € |
| Département des Alpes Maritimes | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| Département du Var | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| Département des Bouches du Rhône | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| AMP Aix (financement initial CPA) | 69 111 € | 69 111 € | 47 846 € |
| AMP Marseille (financement initial MPM + financement AMP dans avenant 2) | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| Métropole Toulon Provence Méditerranée | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| Métropole Nice Côte d'Azur | 90 540 € | 90 540 € | 62 681 € |
| SNCF EPIC de tête | 72 394 € | 72 394 € | 50 119 € |
| Sous-total | 2 600 000 € | 2 600 000 € | 1 800 000 € |

Appels à valider

2019

2020

| ADF prévu en oct 2019 | ADF avril 2020 | ADF oct 2020 |
|-----------------------|---------------------|--------------------|
| 662 046 € | 1 324 091 € | 431 941 € |
| 987 526 € | 1 975 052 € | 644 295 € |
| 560 342 € | 1 120 684 € | 365 586 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 79 743 € | 159 487 € | 52 027 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 104 469 € | 208 937 € | 68 159 € |
| 83 531 € | 167 063 € | 54 499 € |
| 3 000 000 € | 6 000 000 € | 1 957 300 € |
| | 10 957 300 € | |

Intégration de nouveaux partenaires financiers

- Quatre nouveaux partenaires sollicités sont intégrés aux instances et participeront à l'avenant 3 de la convention en cours de validation :
 - CACPL : Cannes Lérins
 - CASA : Antibes Sophia Antipolis
 - DPVa : Dracénie
 - CAPG : Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- Le texte du projet d'avenant 3 a pris en considération les demandes exprimées par les nouveaux partenaires
- Le tableau du slide suivant précise la répartition financière et les appels de fonds prévisionnels.
- **Il est proposé au COPIL de donner son accord sur cet avenant n°3 en vue de la présentation aux différentes instances de validation des partenaires.**

Avenant n°3 – financement et appels de fonds

| Co-Financeurs | 1/ Appels de fonds de 2010 à 2018 | | 2/ Appels de fonds de 2018 à 2020 | | 3/ Avenant n°3 Appels de fonds de 2020 à 2023 | |
|--|-----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|---|-------------------|
| | % | Montant en € HT | % | Montant en € HT | % | Montant en € HT |
| ETAT | 25,00% | 17 199 900 | 22,07% | 3 962 850 | 50,00% | 12 000 000 |
| SNCF Réseau | 25,00% | 17 199 900 | 32,92% | 5 911 100 | 0 % | 0 |
| Région Provence - Alpes - Côte d'Azur | 6,25% | 4 300 425 | 18,68% | 3 354 075 | 25,00% | 6 000 000 |
| Département des Alpes-Maritimes | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 2,71% | 650 000 |
| Département du Var | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 3,75% | 900 000 |
| Département des Bouches-du-Rhône | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 4,17% | 1 000 000 |
| Métropole Aix Marseille Provence (Territoire Marseille Provence) | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 4,17% | 1 000 000 |
| Métropole Aix Marseille Provence (Territoire du Pays d'Aix) | 6,25% | 4 300 425 | 2,66% | 477 325 | 0 % | 0 |
| Métropole Toulon Provence Méditerranée | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 3,75% | 900 000 |
| Dracénie Provence Verdon agglomération | 0 % | 0 | 0 % | 0 | 0,83% | 200 000 |
| Métropole Nice Côte d'Azur | 6,25% | 4 300 425 | 3,48% | 625 325 | 2,71% | 650 000 |
| Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins | 0 % | 0 | 0 % | 0 | 1,67% | 400 000 |
| Communauté d'agglomération Sophia Antipolis | 0 % | 0 | 0 % | 0 | 0,83% | 200 000 |
| Communauté d'agglomération du Pays de Grasse | 0 % | 0 | 0 % | 0 | 0,42% | 100 000 |
| SNCF | 0 % | 0 | 2,78% | 500 000 | 0 % | 0 |
| Sous-total Etat, SNCF Réseau, SNCF et Collectivités Territoriales | 100 % | 68 803 200 | 100 % | 17 957 300 | 100 % | 24 000 000 |
| Participation Union Européenne | | 3 584 600 | | 3 848 900 | | 0 |
| Total | | 72 387 800 | | 21 806 200 | | 24 000 000 |

Convention foncière

- Un projet de convention foncière est en cours d'élaboration
- Le texte définitif reste à valider en vue d'une adoption courant 2020
- La répartition financière prévisionnelle est décrit ci-dessous

| Cofinanceurs | Répartition financière prévisionnelle |
|--|--|
| ETAT | 2 000 000 € |
| Région Provence - Alpes - Côte d'Azur | 500 000 € |
| Département des Bouches du Rhône | 500 000 € |
| Département du Var | 500 000 € |
| Département des Alpes Maritimes | 500 000 € |
| Métropole Aix Marseille Provence | 1 000 000 € |
| Métropole Toulon Provence Méditerranée | 500 000 € |
| Métropole Nice Côte d'Azur | 500 000 € |
| Total | 6 000 000 € |

8. POURSUITE DE LA CONCERTATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019



La concertation continue

Poursuite de la concertation continue en 2020 et au-delà

- Des concertations à engager après la décision ministérielle avec les riverains de certains aménagements :
 - Bifurcation Cannes-Grasse
 - 5^{ème} voie en gare de Blancarde
 - 4^{ème} voie Blancarde - La Penne-sur-Huveaune
 - Suppression des passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri
- Des concertations à prévoir sur des thématiques spécifiques :
 - Le bruit
 - L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux
 - Les modalités de réalisation des travaux et notamment les conditions d'évacuation des matériaux

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

22/11/2019

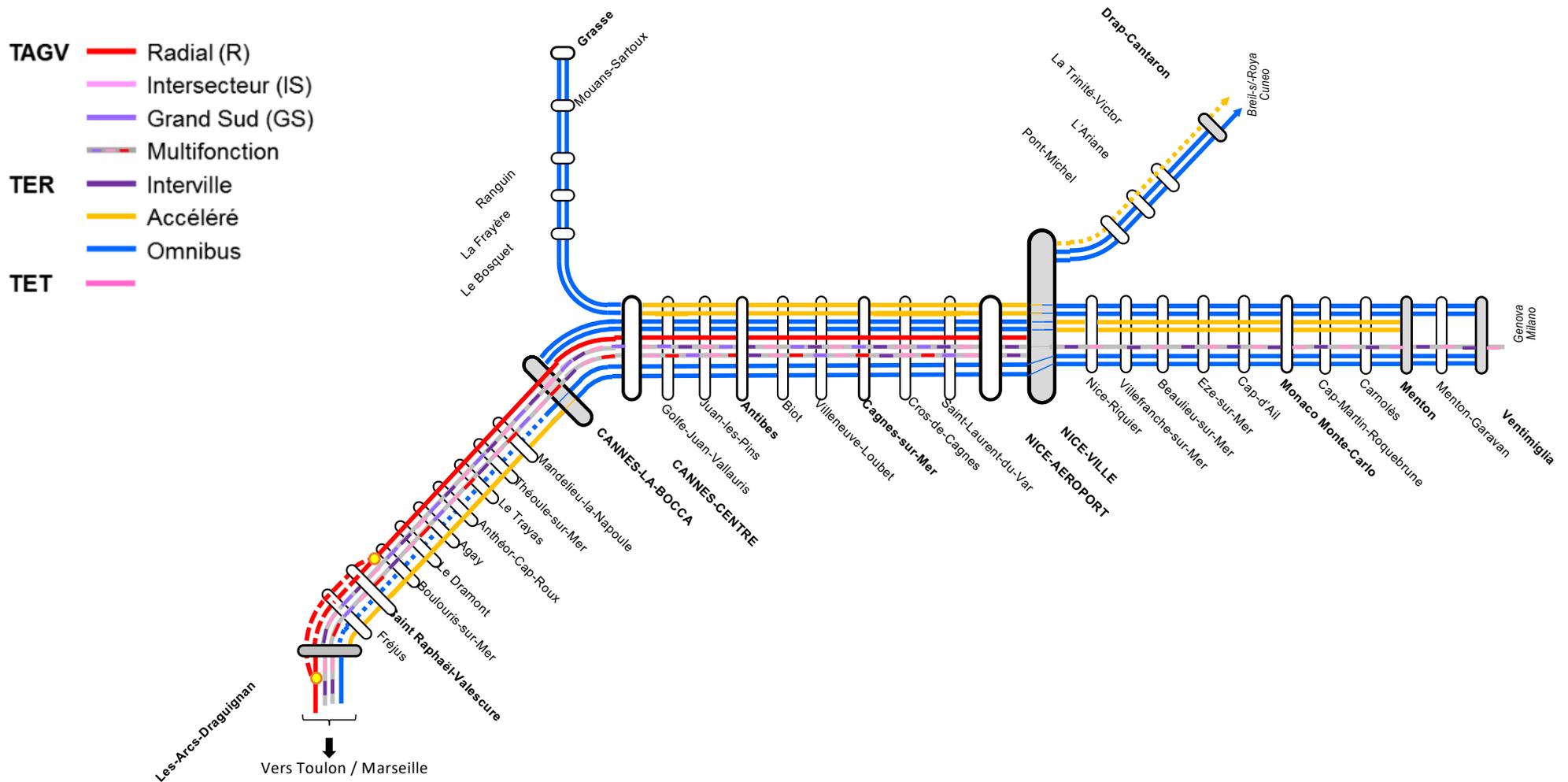


LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ANNEXES: SCHÉMAS DE DESSERTES

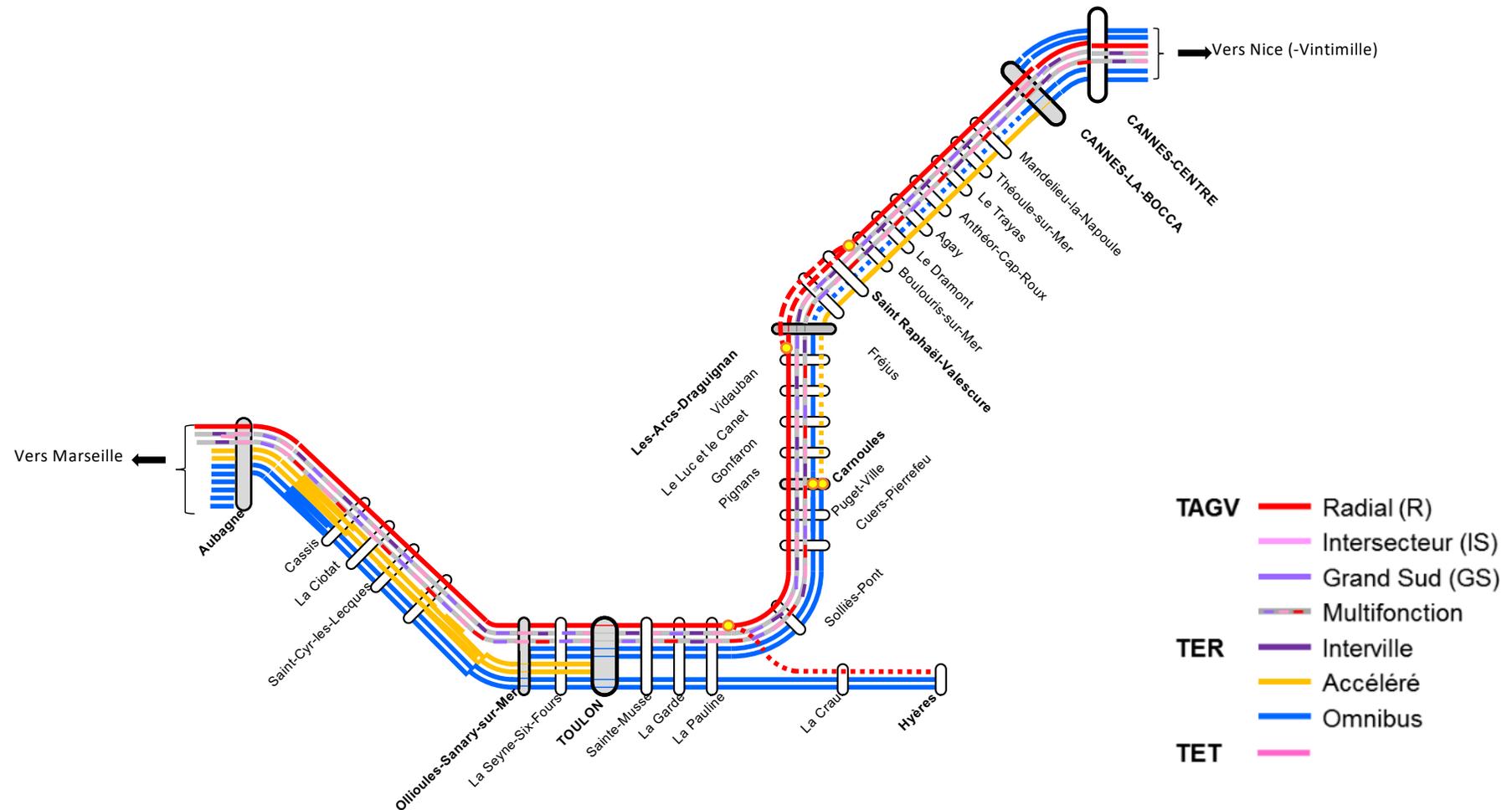
Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans les Alpes Maritimes



Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans le Var



Objectifs fonctionnels des phases 1 et 2

Dans les Bouches du Rhône

