

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

# COMITE DE PILOTAGE

12 JUILLET 2021

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



# ORDRE DU JOUR

## 1. Avancement du projet

- Mise à jour des informations sur les procédures de préparation de l'EUP
- Présentation de la socio-économie
- Décision sur la Delorme
- Arrêté de mise à l'étude sur des parcelles du projet phases 1 & 2

## 2. Financement et portage du projet

- Avancement des travaux sur le financement et proposition de création d'un Établissement Public Local
- AVP phase 1

## 3. Prochaines échéances

# 01.

## AVANCEMENT DU PROJET

# DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 7 JUIN 2021

# ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DE LA DM DU 7/06/2021

## PROGRAMME

- **Rappelle les concertations menées en novembre-décembre 2020 et mars-avril 2021**
- **Fixe définitivement le programme de l'opération à porter à l'enquête publique, notamment :**
  - Dénivellation bifurcation de Grasse en intégrant la tranchée couverte et les protections visuelles
  - Déplacement vers l'ouest gare de Saint-Cyr sur site des Pradeaux pour l'origine-terminus à l'ouest de Toulon
  - Aménagement gare La Pauline avec un PEM dans l'emprise minimale
  - Création voies de remisage et maintenance TER sur le site d'Arenc en rétablissant le fret sans anticiper ni entraver son développement
  - Aménagement PEM de Saint-André sur la ZA André Roussin
  - Remplacement PN par des accès adaptés au niveau des Bd Barnier et Cauvet en laissant ouverts plusieurs schémas de circulation routière
  - Réalisation doublement tunnel de Saint-Louis
  - Concernant les variantes de l'entrée nord du tunnel à La Delorme, la DM demande à ce que le choix soit réalisé tout début juillet 2021
  - Localisation installations de chantier de Parette à l'est de la L2
  - Report 4<sup>ème</sup> voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune dans les phases ultérieures, tout en préservant sa faisabilité
  - Mise en référence pour LNPCA du projet HPMV avec signalisation ERTMS en niveau 3 hybride

# ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DE LA DM DU 7/06/2021

## FEUILLE DE ROUTE

- Rappelle l'enchaînement de l'instruction du dossier d'enquête publique : SGPI - AE – Collectivités
- Affirme que la DUP sera déclarée par arrêté inter-préfectoral et non par le Conseil d'État
  - Désigne à ce titre le préfet de Région et Préfet des BDR comme préfet coordonnateur
  - C'est ce dernier qui saisira l'Autorité environnementale
- Précise que c'est le ministre qui décidera fin 2021 du lancement de l'enquête après les avis réglementaires
- Demande le lancement des études d'avant-projet en parallèle de la procédure d'utilité publique
- Demande la mise en place de dispositifs pour protéger le foncier sur les phases 1 et 2 et l'activation de l'observatoire du foncier pour les phases 3 et 4

# ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DE LA DM DU 7/06/2021

## PÉRIMÈTRES

- **La DM consolide le périmètre du projet en vue de l'enquête publique sur le périmètre du projet des phases 1 et 2** aussi bien au titre du code de l'expropriation (DUP) que du code de l'environnement (étude d'impact)
- **Elle précise les actions à mener sur les phases ultérieures :**
  - *« Ce projet des phases 1 et 2 forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien. L'objectif est un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021 »*
  - *« Enfin je vous confirme ma demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA qui devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique »*
  - *« Pour les phases 3 et 4 qui seront envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 et 2 soumis à l'enquête publique et qui donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires, je demande que soit activé l'observatoire du foncier dans les zones de tension, afin de préserver au maximum les possibilités de réalisation ultérieure »*

# PLANNING À COURT TERME JUSQU'À LA REMISE DU DOSSIER EUP À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE



# PLANNING À COURT TERME JUSQU'À LA REMISE DU DOSSIER EUP À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Dépôt pour la Consultation Interservices (dossier version CIS)

- 15 juillet : envoi à l'impression le 15 juillet
- 16 juillet : remise en format numérique aux partenaires aux mêmes échéances
- 16 juillet : transmission officielle à la Préfecture (SGAR + secrétariat Préfet)

## Concertation « Mise en comptabilité des document d'urbanisme »

- 24 juin : arrêté préfectoral signé
- 16 juillet au 16 août : concertation publique sur les communes concernées :
  - Marseille, St-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes

## Concertation inter-services

- 13 août : retour CIS et même calendrier pour les partenaires

## Dossier d'Evaluation Socio-Economique

- Fin juillet : envoi au SGPI et aux partenaires

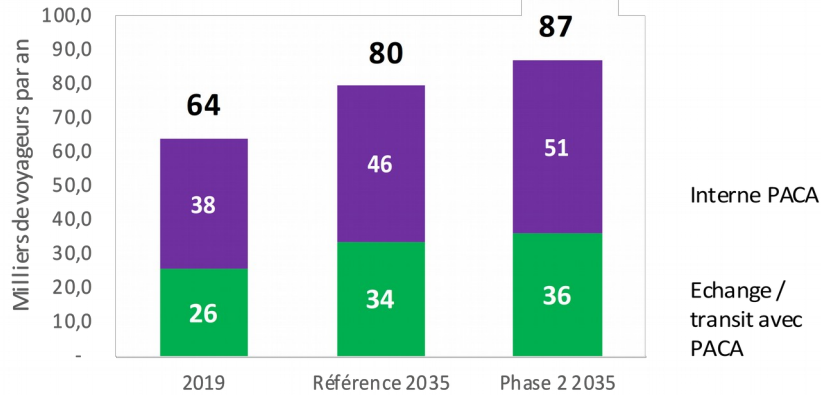
## Dossier d'Enquête publique

- 13 août – 6 septembre : reprise du dossier (et anticipation entre le 16 juillet et le 13 août)
- 6 septembre : envoi à l'impression le 6 septembre
- 10 septembre : envoi du dossier (version définitive) à l'Autorité Environnementale et collectivités

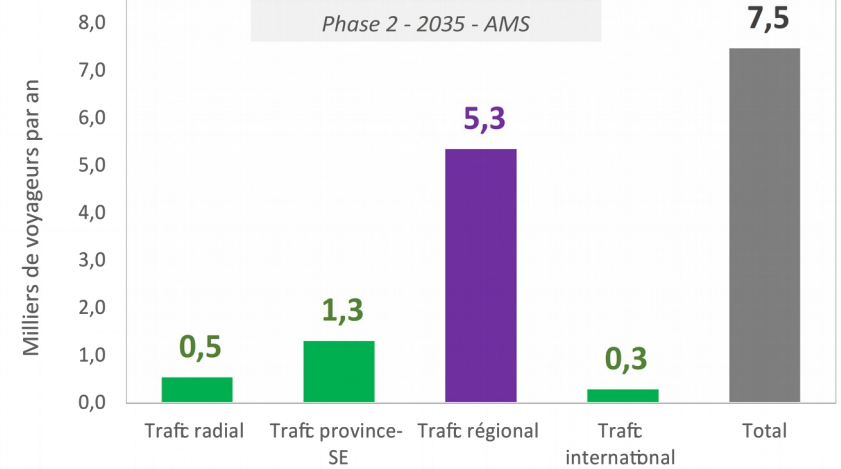
# SOCIO-ÉCONOMIE

# La valeur actualisée nette du bilan socio-économique du projet se situe entre 1,5 mds € et 2,4 mds € selon la méthode utilisée (horizons de neutralité carbone différents)

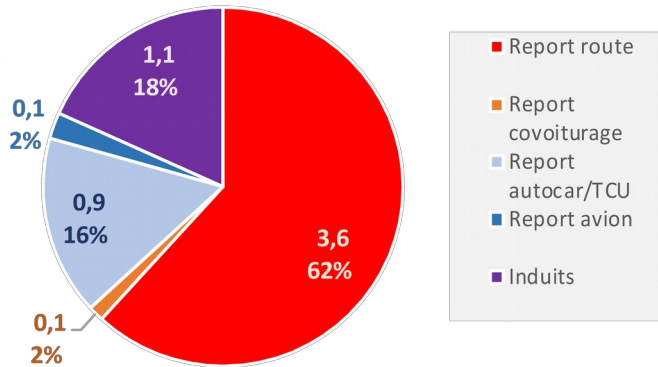
Evolution des déplacements pour le scénario AMS  
(Millions de voyageurs annuels)



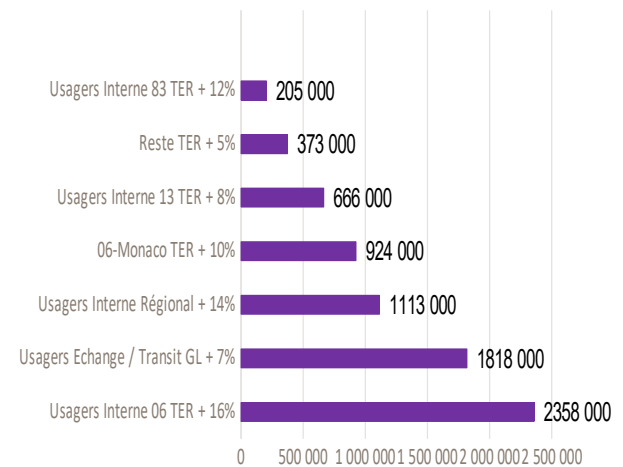
Gain de trafic ferroviaire



Origine des nouveaux trafics ferroviaires  
Phase 2 - 2035 - AMS



Répartition géographique des trafics supplémentaires internes à la région PACA (Millions de Voyageurs annuels)



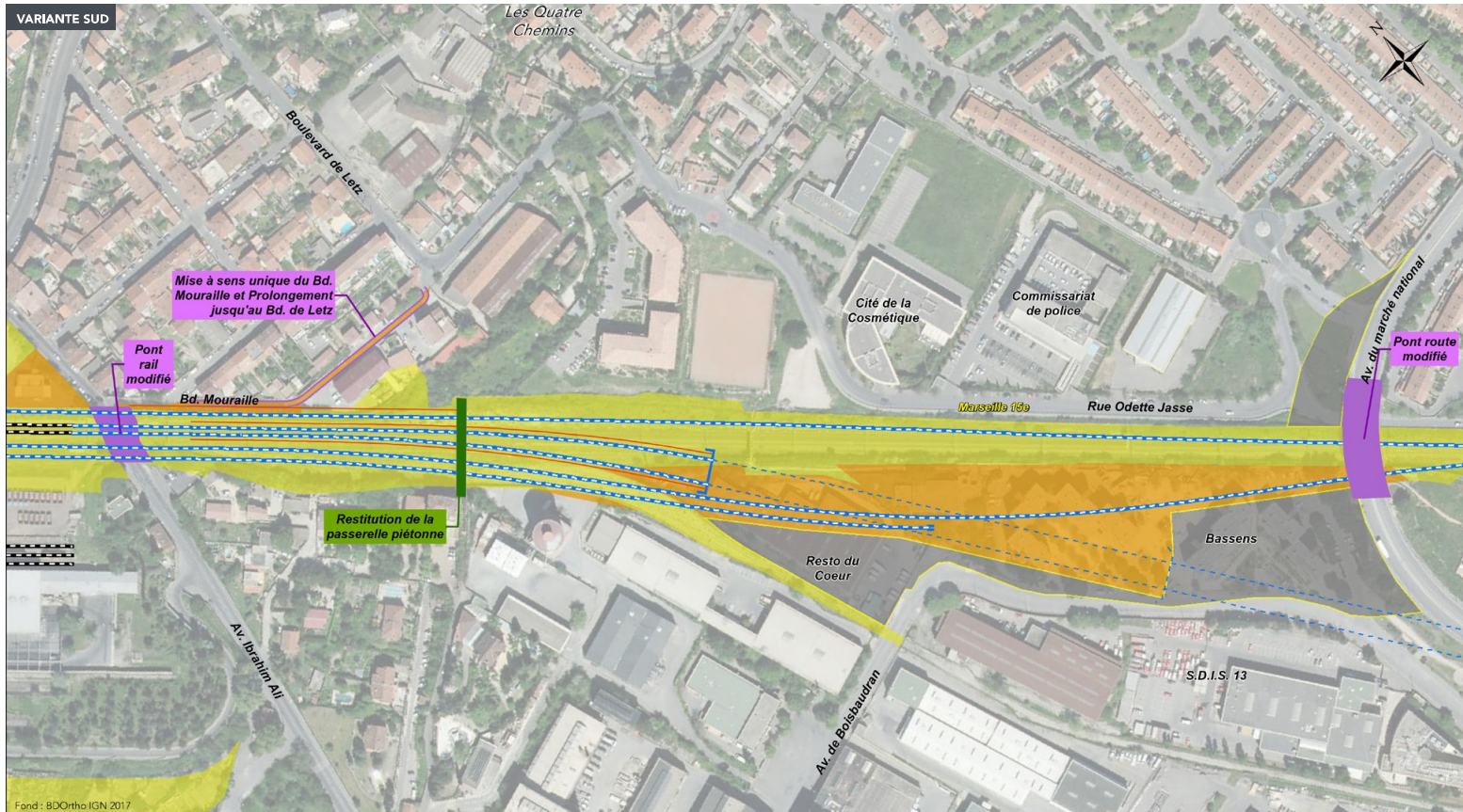
Source : modèle de trafic régional PACA 2021

# DÉCISION SUR LES VARIANTES LA DELORME

# DÉCISION SUR LES VARIANTES DE LA DELORME

- La réunion associant la Région, la Ville de Marseille, la Métropole, le Département et les services de l'État a eu lieu le 12 juillet matin en préfecture
  - Le choix de la variante sud a été confirmé par les partenaires, assorti de l'organisation suivante:
    - Désignation d'une maîtrise d'ouvrage, pilote du projet, en la personne de la Préfète à l'égalité des chances
    - Document d'intention à rédiger et à valider entre l'État, les partenaires concernés (Ville, Région, Département, MAMP), et SNCF RESEAU pour cadrer la démarche de relogement des habitants de Bassens 2 (en septembre/octobre 2021)
    - Après l'enquête publique en 2022, une convention opérationnelle avec les mêmes partenaires (et autres acteurs si nécessaire) pour enclencher le processus de relogement avec le bailleur, une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) sera signée
- Décision du COPIL de retenir la variante sud pour le Dossier d'EUP du projet des phases 1 & 2

# ENTRÉE EN TUNNEL À LA DELORME : VARIANTE SUD



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- - Limite de commune ou d'arrondissement



# ARRÊTÉS DE MISE À L'ÉTUDE SUR LES PARCELLES À ENJEUX DU PROJET

# PROPOSITION D'ENGAGER LA PROCÉDURE D'ARRÊTÉ DE MISE À L'ÉTUDE (AME)

**L'AME permet d'empêcher l'implantation de nouvelles constructions préjudiciables au projet avant l'obtention de la DUP**

- Couvre potentiellement une zone permettant de couvrir les enjeux fonciers du projet
- En cas de dépôt de permis de construire, le maître d'ouvrage peut surseoir à statuer pendant un délai de 2 ans, sans obligation d'acquiescer
- En revanche, au-delà de ces 2 ans, si le maître d'ouvrage maintient son opposition, le propriétaire peut demander l'acquisition de son bien

**Cet AME est pris par le Préfet de département et s'impose aux communes concernées**

**Les parcelles concernées seraient les suivantes**

- Pour Marseille nord (tunnel St Louis et entrée en tunnel à La Delorme) : 80 parcelles
- Pour le raccordement à Parette : 30 parcelles
- Pour St André : 10 parcelles
- Terminus ouest à St Cyr : 50 parcelles
- Bif de la Pauline et PEM : 30 parcelles
- Bif de Grasse : 30 parcelles
- Cannes la Bocca TER : 15 parcelles

**➔ Il est proposé au COPIL d'engager la procédure de mise à l'étude sur ces parcelles d'ici septembre 2021**



# 02.

## AVANCEMENT DU FINANCEMENT ET PORTAGE DU PROJET : PRÉSENTATION REGION

# AVANCEMENT DES DÉMARCHES SUR LE FINANCEMENT

- Avancement des signatures du protocole
- Compte-rendu des échanges avec la Commission européenne
- Transmission au ministre d'une première note concernant l'EPL
- Poursuite du travail
- Agenda

# APPROBATION DU PROTOCOLE AU COPIL DU 19 AVRIL 2021

Transmission du protocole à signer aux partenaires le 22 juin 2021

## Financement Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur - phases 1&2

Validation des contributions



Union européenne

Etat

Collectivités

Région

CD06

CD13

CD83

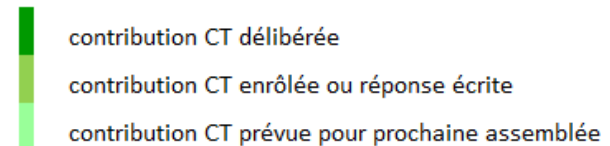
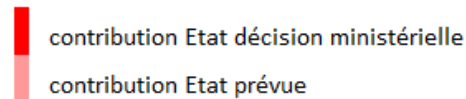
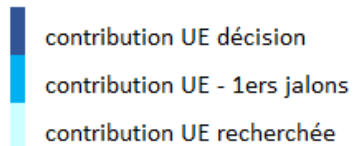
MAMP

TPM

NCA

DPVA

CAPL CAPG



Mise à jour : 28 juin 2021

# FINANCEMENT DE L'UNION EUROPENNE

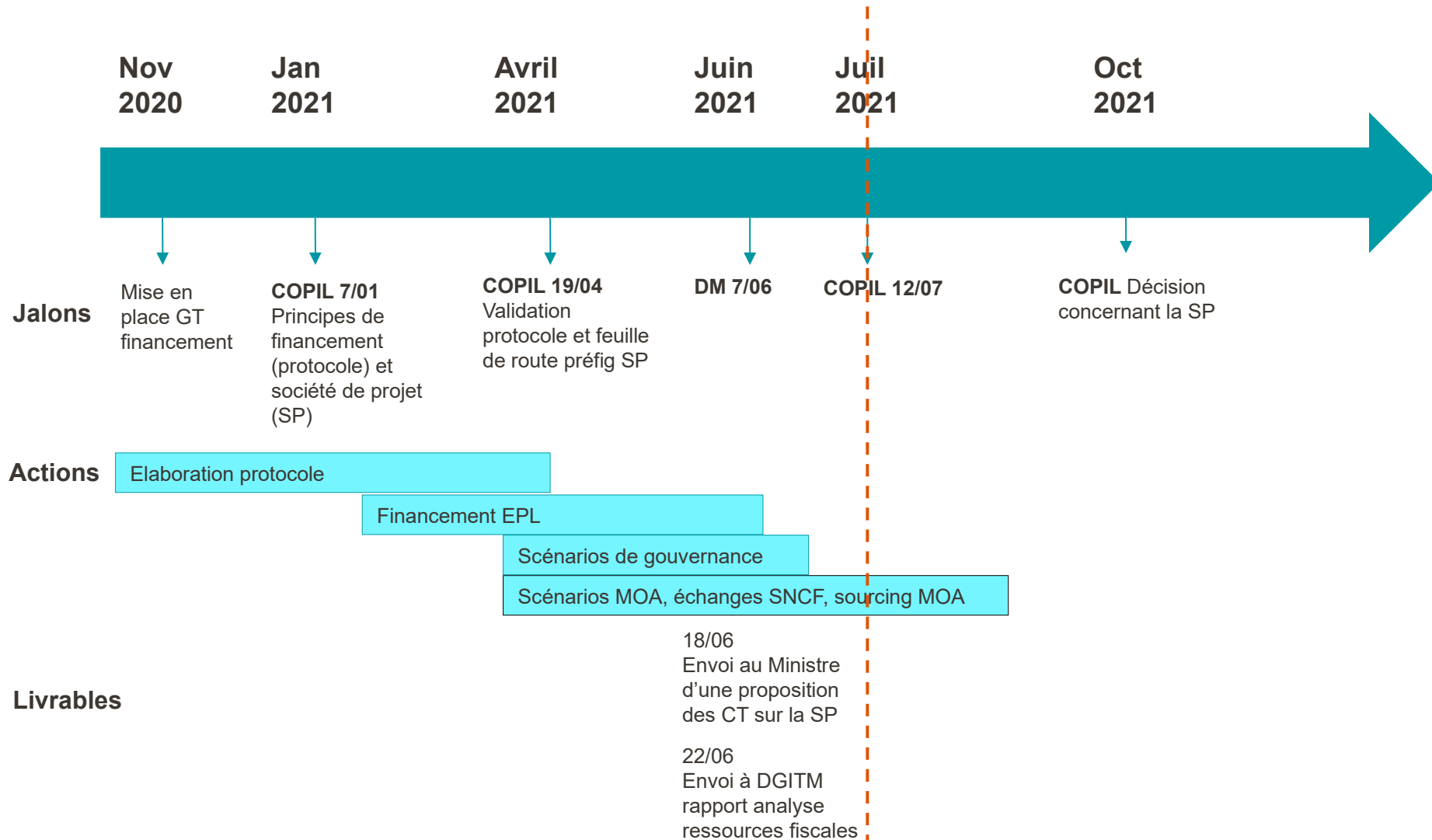
Réunion Etat – Région – SNCF Réseau avec DG MOVE et coordinateur du corridor Méditerranée le 16 juin 2021

## Conclusions :

- Projet LNPCA bien identifié, interlocuteur désigné à la Commission
- Invitation à déposer un dossier au premier appel MIE2 (sept 2021-janvier 2022) pour les études (50% d'aide max). Dossier pour les travaux (30% d'aides mais gares non éligibles) à prévoir en 2022 ou 2023
- Discussion sur des modalités d'engagement de financement de l'UE (courriers, protocole de type « memorandum of understanding », acte d'exécution)
- Travail à engager avec Occitanie et Ligurie pour un projet à l'échelle de l'arc méditerranéen

Prochaine réunion : 9 septembre 2021

# AVANCEMENT PREFIGURATION SOCIETE DE PROJET



# PROPOSITIONS DES COLLECTIVITES RELATIVES A LA SOCIETE DE PROJET

- Envoi le 18 juin 2021 d'un courrier du Président Muselier au Ministre délégué aux transports avec la note de proposition commune des collectivités concernant la société de projet
- Propositions relatives à :
  - Statut, périmètre, missions, membres et gouvernance
  - Financement de la société de projet
  - Portage de la maîtrise d'ouvrage

# STATUT, PERIMETRE & MISSIONS

- Etablissement Public Local doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, rattaché aux collectivités signataires du protocole
- Participation de l'Etat demandée : l'ouvrage en projet sera intégré au RFN – logique que l'Etat participe à la société de projet
- Missions : financement & maîtrise d'ouvrage
- Statut d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC)
- Périmètre : départements 13, 83, 06
- Durée : 70 ans

# GOVERNANCE

- Instance statutaire : conseil d'administration
- Composition :
  - 1 représentant par cofinanceur avec poids proportionnel au niveau de financement (hors UE)
  - 1 représentant Union européenne, voix consultative
  - 1 représentant SNCF Réseau, voix consultative
  - 1 représentant parlementaire, voix consultative
  - Présence de l'Etat demandée
- Décision à la majorité des 2/3
- Evolutivité gouvernance à prévoir pour les phases 3 & 4
- Convention tripartite entre collectivités, Etat et EPL



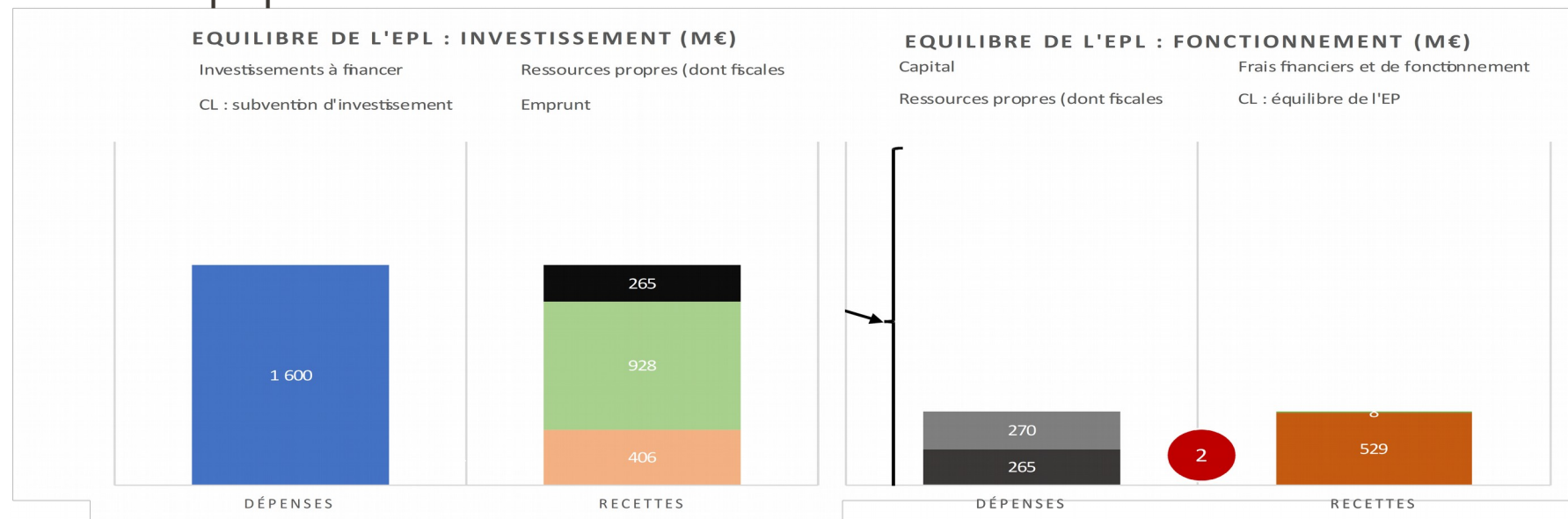
# FINANCEMENT DE L'EPL

## Ressources propres :

- 3 niveaux étudiés pour le volume de recettes fiscales affectées (30%, 40% et **50%**)  
et 2 paliers de mobilisation : 35 M€ /an dès 2023 et 105 M€ à partir de 2040
- Recours mixte à deux ou trois ressources, par exemple :
  - 50% de TICPE + 50% de Taxe sur les Bureaux, soit :
    - pour les phases 1&2, TICPE : + 0,0061 € / litre de gazole et + 0,0033€ / litre de SP et entre 0,11 et 0,82 €/m<sup>2</sup> selon les locaux
    - pour les phases 3&4 TICPE : + 0,0183 € litre de gazole et + 0,0099€ / litre de SP et entre 0,34 et 2,46 €/m<sup>2</sup> selon les locaux

# FINANCEMENT DE L'EPL

**Contribution des collectivités :** choix du scénario dit « financement maximal de l'investissement » = participation privilégiée en investissement sous forme de subventions d'équipement, la dette levée par l'EPL étant alors remboursée très majoritairement par ses ressources propres.



## Par construction

Part apportée par les CL	50%
Part apportée en ressources propres (dont fiscalité)	50%

Part des CL en moyenne par an	2022 - 2027	2028 - 2033	2033 - 2038	2038 - 2043	>2043
dont investissement	32 M€/an	106 M€/an	27 M€/an		
dont équilibre de l'EP	0,0 M€/an	0,0 M€/an	0,0 M€/an	0,1 M€/an	0,1 M€/an
pm, part des CL en l'absence d'EPL	55 M€/an	183 M€/an	70 M€/an		

# MAITRISE D'OUVRAGE

- Souhait que l'EPL soit Maître d'Ouvrage des opérations spécifiques (hors aménagements sur le réseau ferroviaire existant), essentiellement les gares nouvelles et sections de ligne nouvelle, sur foncier dédié :
  - Délégation de la réalisation des opérations purement ferroviaires à SNCF Réseau
  - EPL assure la construction et l'exploitation des ouvrages non ferroviaires dans le cadre d'un ou plusieurs marchés globaux de performance ou marchés de conception-réalisation-exploitation.
- Position à confirmer par l'approfondissement des scénarios de MOA en fin d'été

# POURSUITE DU TRAVAIL

- Réponses de l'Etat (Transport / Economie et Finances) sur les premières propositions relatives à la société de projet : gouvernance et financement, ressources fiscales privilégiées – juillet 2021
- Approfondissement de l'analyse des scénarios de maîtrise d'ouvrage – juillet → septembre 2021
- Rédaction du « dossier ordonnance » : analyse et comparaison des scénarios de périmètre et de financement de l'EPL + gouvernance – juillet -> septembre 2021
- Elaboration du projet d'ordonnance et décret d'application – validation au COPIL d'octobre 2021
- Préparation du PLF ou PLFR 2022 pour création des ressources
- Préparation des délibérations des collectivités avant fin 2021

# GRANDS JALONS INDICATIFS DU CALENDRIER ORDONNANCE

Sept  
2021

- Finalisation du dossier « ordonnance EPL LNPCA »
- Finalisation du projet d'ordonnance et de son décret d'application

5 octobre  
2021

- Présentation au Parlement du projet de loi de finances (PLF) 2022 portant inscription notamment des ressources fiscales affectées à l'EPL (point en cours de vérification par la DGITM : possibilité de le faire ultérieurement par amendement ou en PLFR 2022 ?)

Sept. Nov.  
2021

- Réunions d'arbitrage interministérielles
- Consultations obligatoires sur le projet d'ordonnance

Déc. 2021  
à février  
2022

- Saisine du Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance (avec projet d'article PLFR le cas échéant)
- Examen puis avis du Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance
- Relecture et validation du projet d'ordonnance

Mars à  
avril 2022

- Présentation en Conseil des ministres
- Signature et publication de l'ordonnance

D'ici août  
2022

- Dépôt du projet de loi de ratification de l'ordonnance au Parlement

Avant  
octobre  
2022

- Publication du décret d'application de l'ordonnance portant création de l'EPL

# AVANCEMENT DES AVP PHASE 1

# CONVENTION DE FINANCEMENT AVP PHASE 1

**Nécessité pour engager les travaux des opérations de la phase 1 entre 2024 et 2025, de prévoir le lancement des AVP avant l'obtention de la DUP**

**Ces derniers se dérouleraient en 2022 et 2023**

**Proposition d'établir une convention de financement unique pour tous les AVP de la phase 1 :**

- Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai
- Dénivellation de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare
- Origine terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr
- Origine terminus est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression de traversées voies piétonnes en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 1
- Création du bloc Est de la gare Saint-Charles Phase 1
- Corridor Ouest Arenc Phase 1

**Par ailleurs, l'avancement coordonné des calendriers HPMV et du projet des phases 1 et 2, nécessitera de réaliser simultanément les études opérationnelles de signalisation des deux projets pour respecter les dates de mise en service de Nice Aéroport (1 opération) et de la Navette Toulonnaise (4 opérations) et donc d'anticiper la part « LNPCA » des études PRO de signalisation sur ces opérations. Le montant de cette anticipation est en cours d'évaluation**

# PLAN DE FINANCEMENT ET ENGAGEMENT

- En conformité avec échéanciers des GT Financement, le besoin de financement pour études AVP Phase 1 est estimé à 30,2 M€ (CE 07/2020) courant hors 4,2 M€ financés via Avenant 3 et anticipation études de signalisation coordonnées.
- Plan de financement CPER sur la base de l'avenant 3 (UE étant susceptible de financer 50% des montants en déduction des parts des financeurs) :

<i>AVP phase 1</i>	Clé de répartition	TOTAL
Etat	50,0000%	15 100 000,00 €
Région	25,0000%	7 550 000,00 €
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 258 333,33 €
Département du Var	3,7500%	1 132 500,00 €
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	817 916,67 €
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	1 258 333,33 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	1 132 500,00 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	251 666,67 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	817 916,67 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	503 333,33 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	251 666,67 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	125 833,33 €
<b>TOTAL CE 2020</b>	<b>100,00%</b>	<b>30 200 000,00 €</b>

## → Proposition au COPIL d'engager la procédure de conventionnement :

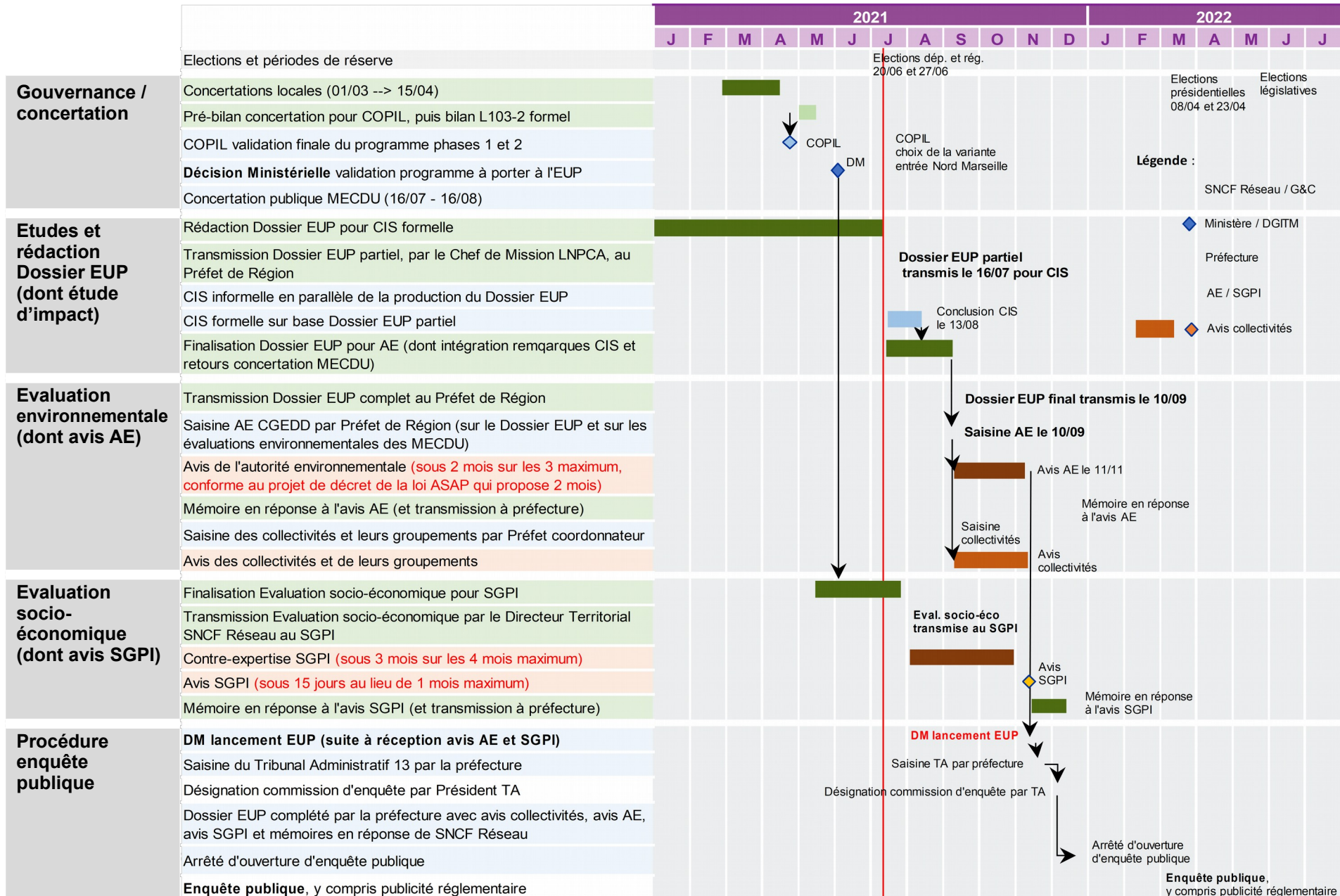
- pour viser une signature par les co-financeurs d'ici fin 2021
- pour engagement des AE début 2022



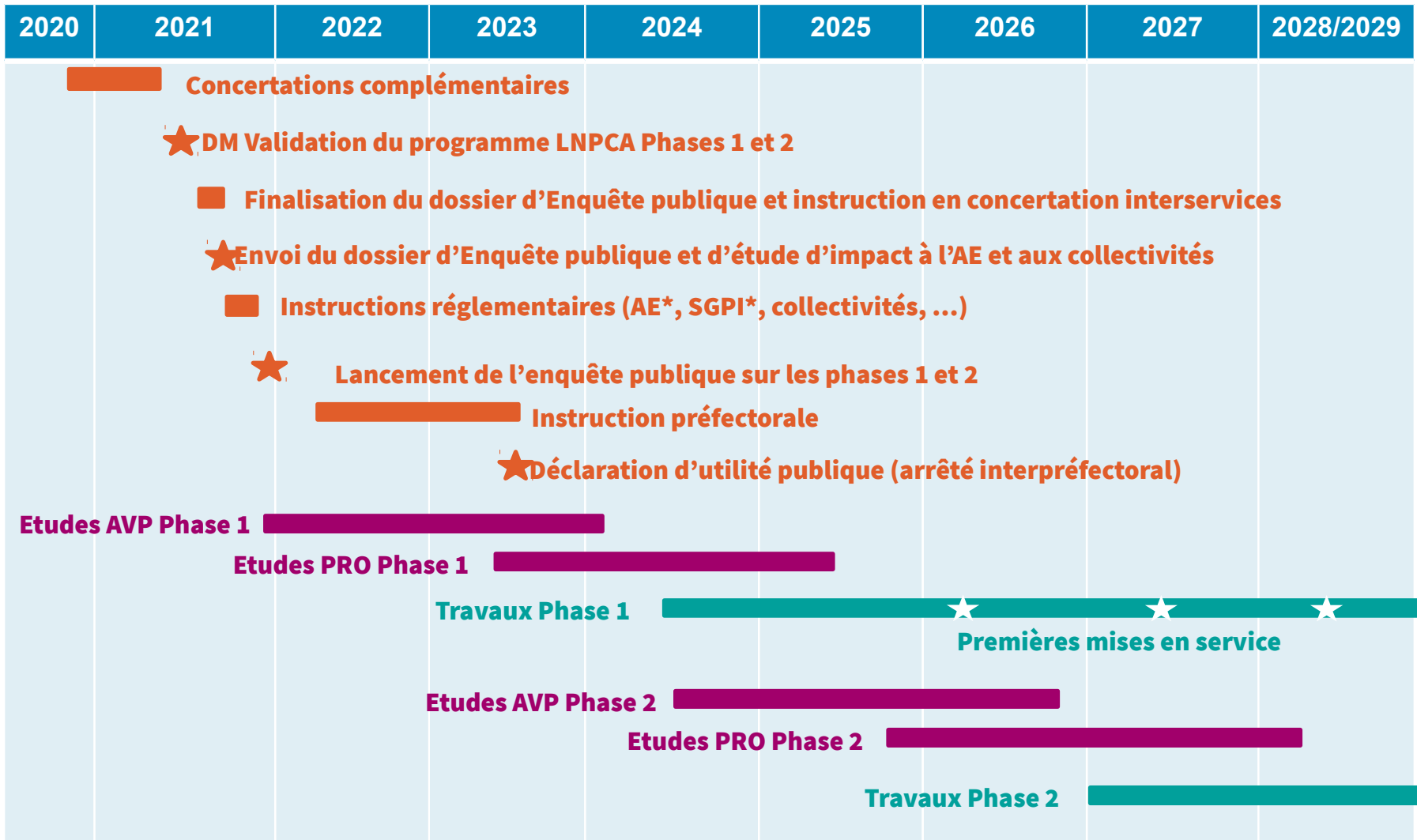
# 07.

## PROCHAINES ÉCHÉANCES

# PLANNING VERS L'ENQUÊTE PUBLIQUE



# PLANNING GÉNÉRAL PHASES 1&2



\* AE = Autorité Environnementale  
\* SGPI = Secrétariat Général Pour l'Investissement

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

COMITE DE PILOTAGE

12 JUILLET 2021