PIÈCE B1 NOTICE EXPLICATIVE







DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



En réponse aux remarques de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, des éléments complémentaires ont été apportés par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse (pièce F1).

SOMMAIRE

1 L'EN	LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PRESENTE A NQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE	5
2	L'HISTORIQUE DU PROJET	6
2.1	2005-2013 : DU DÉBAT PUBLIC À LA LNPCA	6
	2.1.1 2005-2009 : du débat public au choix du scénario d Métrôpoles du sud	
	2.1.2 2011-2013 : de la LGV PACA à la LNPCA	7
	2013-2018: DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 AU CORIENTATION DES INFRASTRUCTURES	
	2.2.1 2013-2015 : la validation des zones de passages préférentielles	8
	2.2.2 2016-2017 : la concertation sur les variantes de gar et de tracés de la priorité 1	
	2.2.3 2017 : le Conseil d'Orientation des Infrastructures	9
	2019-2021: CONCERTATION ET PRÉPARATION DU DOS	
	2.3.1 2019 : concertation sur les opérations des phases 1	&2 9
	2.3.2 2020-2021 : poursuite de la concertation continue	10

	du proj	jet des phases 1 & 2	10
3	LES O	BJECTIFS DU PROJET DES PHASES 1 & 2	11
3.1	LES OB	JECTIFS GÉNÉRAUX	1
	3.1.1	Augmenter l'offre ferroviaire	1′
	3.1.2	Améliorer les temps de parcours	1′
		Offrir un service plus fiable en améliorant la robust	
	3.1.4	Préserver le développement du fret ferroviaire	1
		Améliorer la desserte des territoires grace à de les gares intermodales	1 ²
		Créer une synergie avec les projets urbains irants	1 ²
3.2	LES OB	JECTIFS PAR DÉPARTEMENT	12
	3.2.1	Les objectifs sur l'étoile ferroviaire marseillaise	12
	3.2.2	Les objectifs sur la zone toulonnaise	13
	3.2.3	Les objectifs sur le nœud ferroviaire azuréen	13
4 PH 4	LES SI	ERVICES APPORTÉS PAR LE PROJET DES	14
		E ACTUEL (SA 2020)	
7.1	JLIVIO	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	1

2.3.3 Décision de demander la déclaration d'utilité publique

4.2	SERVICE PHASE 1	16		
4.3	SERVICE PHASE 2 SANS AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES	17		
4.4	SERVICE PHASE 2 AVEC AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES	18		
5	LA DESCRIPTION DU PROJET DES PHASES 1 & 2	19		
5.1	LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS	19		
	5.1.1 Des gares nouvelles ou repositionnées	20		
	5.1.2 Des doublements ou création de lignes	20		
	5.1.3 Des reprises de plans de voies dans des gares existantes	20		
	5.1.4 Des dénivellations de bifurcation	21		
	5.1.5 Des reprises et renforcements des sites de remisaget de maintenance	-		
	5.1.6 Des aménagements de sécurité	21		
5.2	LE PROGRAMME TECHNIQUE DES OPÉRATIONS	22		
6 PHA	LE CALENDRIER INDICATIF DU PROJET DES ASES 1 & 2	31		
7 UN PROJET RESPECTUEUX DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DES TERRITOIRES 32				

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PIECE B1 : NOTICE EXPLICATIVE

RÉSEAU Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Table des illustrations

FIGURE 1 : LE PROJET DES PHASES 1 & 2 AU SEIN DE L'AMBITION DE LA LNPCA 5
FIGURE 2 : LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR REORGANISEE EN DEUX PROJETS DISTINCTS, AUX OBJECTIFS DIFFERENTS (ET COMPLEMENTAIRES) 5
FIGURE 3 : EVOLUTION HISTORIQUE DU PROJET LNPCA
FIGURE 4 : ENSEMBLE DES SCENARIOS ETUDIES, PRESENTES ET DISCUTES AU DEBAT PUBLIC
FIGURE 5 : LE SCENARIO METROPOLES DU SUD
FIGURE 6 : LES PRINCIPES RETENUS PAR LA COMMISSION MOBILITE 21 ET VALIDES PAR LE GOUVERNEMENT EN JUILLET 20137
FIGURE 7 : DECISION MINISTERIELLE DU 7 MAI 2014 SUR LA ZPP DE PRIORITE 1 8
FIGURE 8 : LES PROPOSITIONS DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES. LA LNPCA SEQUENCEE EN 4 PHASES9
FIGURE 9 : LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 202010
FIGURE 10 : VERS UN RER METROPOLITAIN - SCHEMA DES DESSERTES ET DES FREQUENCES A L'ECHELLE DE MARSEILLE
FIGURE 11 : STRUCTURE DES SERVICES TER AUTOUR DE TOULON ET NOMBRE DE TRAINS PAR HEURE DANS CHAQUE SENS PAR SECTION
FIGURE 12 : SERVICES APPORTES PAR LE PROJET DES PHASES 1 & 214
FIGURE 13 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET DES PHASES 1 & 2 19
FIGURE 14 : REGROUPEMENT DES OPERATIONS DE PHASE 1 ET 2 DU PROJET LNPCA30
FIGURE 15 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES OPERATIONS31
FIGURE 16 : CALENDRIER INDICATIF DE COORDINATION DU PROJET HPMV ET DU PROJET DES PHASES 1 & 2
FIGURE 17 : LES POINTS CLES DE LA CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique

1 LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PRESENTE A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, en vue de permettre un report modal significatif vers le train. Ce projet a pour ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

- ➤ Ce projet 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, en totalité atteints à sa mise en service.
- ➤ Ce projet permet la coexistence des trains de natures différentes (TER, Intercités, TGV, fret) et améliore la performance de chacun d'entre eux.
- > Ce projet est justifié sur le plan socio-économique : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.
- Les co-financeurs du projet se sont engagés sur leur capacité de financement de ce projet. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de lignes nouvelles dans la continuité, selon les mêmes principes de répartition entre collectivités, mais ne s'engagent pas sur leur financement.
- Ce projet a donné lieu à la définition d'objectifs de services, à des études d'exploitation et à des études techniques et environnementales aussi détaillées que nécessaire pour la constitution du dossier d'enquête publique et de son étude d'impact. Les sections de lignes nouvelles n'ont fait l'objet que d'une définition de principe (zone de passage, ...) qui pourrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public.
- Ce projet reste compatible avec la réalisation d'un projet des sections de lignes nouvelles.

Un livret spécifique [pièce G], hors étude d'impact, présente les éléments d'information disponibles sur les sections de lignes nouvelles.



Figure 1 : le projet des phases 1 & 2 au sein de l'ambition de la LNPCA

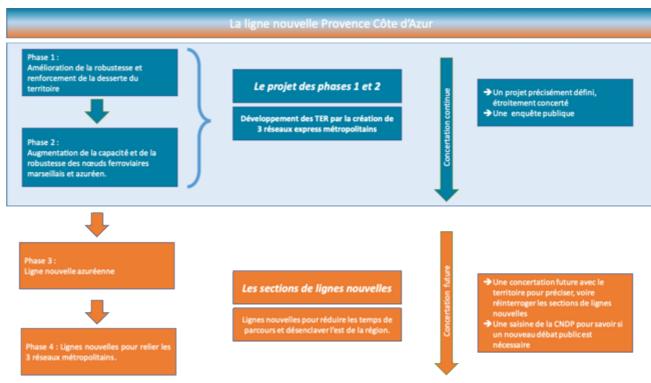


Figure 2 : la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur réorganisée en deux projets distincts, aux objectifs différents (et complémentaires)

L'historique du projet

2 L'HISTORIQUE DU PROJET

Depuis le débat public de 2005, les phases successives de concertation avec le territoire régional ont permis de faire évoluer le projet qui, de la LGV PACA à la LNPCA, est devenu, à partir de 2018, le projet indépendant et autoporteur des phases 1 & 2 présenté aujourd'hui à l'enquête d'utilité publique.

2.1 2005-2013 : DU DEBAT PUBLIC A LA LNPCA

La LGV PACA a été envisagée dès les années 1990 comme un prolongement naturel de la LGV Méditerranée, mise en service en 2001. Cependant, les débats sur le tracé au-delà d'Aix-en-Provence ont conduit au report de sa réalisation.

2.1.1 2005-2009 : DU DEBAT PUBLIC AU CHOIX DU SCENARIO DES METROPOLES DU SUD

Relancé en 2003, le projet LGV PACA, qui prévoyait la réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice, a fait l'objet d'un débat public du 21 février au 8 juillet 2005.

La participation au débat a été particulièrement forte, avec près de 8000 participants aux réunions publiques, plus de 300 contributions reçues, 55 cahiers d'acteurs imprimés et 14 pétitions signées par plus de 26 000 personnes.



Figure 4 : Ensemble des scénarios étudiés, présentés et discutés au débat public.

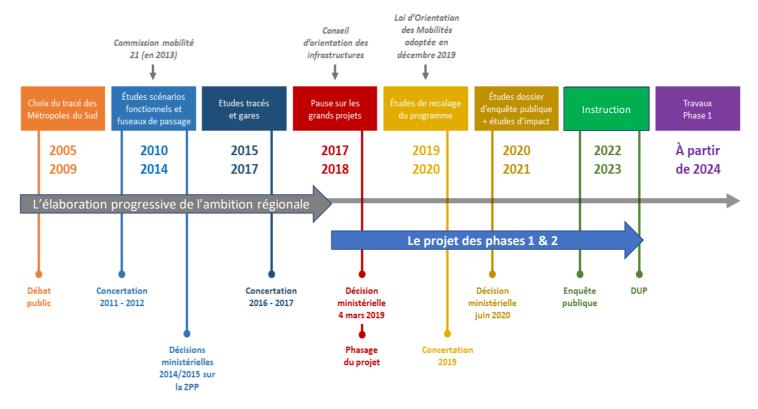


Figure 3: Evolution historique du projet LNPCA

Outre la confirmation de l'opportunité du projet, soulignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans son bilan du 20 juillet 2005, le débat a fait émerger différentes conceptions de l'aménagement du territoire, avec un accord unanime sur la nécessité de réaliser un système ferroviaire performant qui permette un véritable saut d'offre en faveur du mode ferroviaire et qui soit justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire.

La nécessité du développement prioritaire des transports du quotidien et la desserte rapide des grandes métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont tout particulièrement été mises en avant.

Le 6 décembre 2005, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF, devenu depuis SNCF Réseau) a donc décidé de poursuivre les études de la LGV PACA pour comparer les 3 grandes familles de scénarios issues du débat public, en prenant pour scénario de référence celui des « Métropoles du Sud » desservant successivement les métropoles littorales.

Sur la base de ces études complémentaires réalisées entre 2006 et 2008 et du rapport d'un Secrétariat permanent, le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a décidé, le 29 juin 2009, de retenir le scénario des Métropoles du Sud en ce qu'il répondait le mieux aux préconisations issues du débat public.



Figure 5 : Le scénario Métropoles du Sud

2.1.2 2011-2013 : DE LA LGV PACA A LA LNPCA

Sur la base des « Métropoles du Sud », RFF (SNCF Réseau) a, en 2009 et 2010, étudié plusieurs scénarios fonctionnels et plusieurs options de passage entre Marseille et Nice.

Les résultats de ces études ont fait l'objet d'une large concertation entre juin et décembre 2011, mise en œuvre sur la base d'une charte de concertation co-construite avec les acteurs du territoire et sous le contrôle du garant nommé par la CNDP.

Suite à cette concertation sur les scénarios et fuseaux de passage, à laquelle 1700 personnes ont participé, le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a demandé :

- ➤ La remise en ordre du projet, en partant des besoins de proximité ;
- La poursuite de la concertation avec les élus et les comités territoriaux :
- L'adaptation de la vitesse aux contraintes du territoire ;
- ➤ La poursuite des études à Marseille et dans les Alpes-Maritimes sur la base du consensus constaté ;
- L'approfondissement des études en prenant en compte en priorité les besoins de transports du quotidien, sur les points qui ont fait l'objet d'incompréhensions au niveau local;
- L'abandon de l'option de gare Toulon Est, du passage dans le vignoble de Bandol et de la création d'une ligne nouvelle dans le sillon permien.

Afin de prendre en compte les enseignements de la concertation avec le public donnant la priorité aux trains du quotidien, la notion de LGV PACA a été abandonnée pour faire évoluer le projet vers une ligne nouvelle : la **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**. En effet, cette nouvelle appellation traduit, d'une part, l'inscription du projet dans les territoires de Provence et de la Côte d'Azur et d'autre part le fait que son infrastructure se compose à la fois de sections de lignes conçues pour des vitesses inférieures à 200 km/h et de sections de ligne à grande vitesse (au-dessus de 250 km/h).

A noter, une concertation a également été conduite début 2012 par RFF (SNCF Réseau) sur la section Nice-Italie, section complémentaire au projet.

En 2012, le Gouvernement a mis en place la commission Mobilité 21 afin de redéfinir les priorités concernant l'ensemble des grands projets d'infrastructure compatibles avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques.

PIECE B1 : NOTICE EXPLICATIVE

Suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21, confirmant l'opportunité du projet Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), la décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté les priorités suivantes :

- ➤ 1ère priorité pour des projets à engager avant 2030 : le traitement du nœud ferroviaire marseillais et du nœud ferroviaire de Nice :
- 2ème priorité pour des projets à engager entre 2030 et 2050 : la poursuite des sections de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon d'une part, le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse d'autre part.

Les autres sections du projet, entre Toulon et le Muy et Nice et l'Italie, ont été reportés à des horizons lointains, au-delà de 2050.

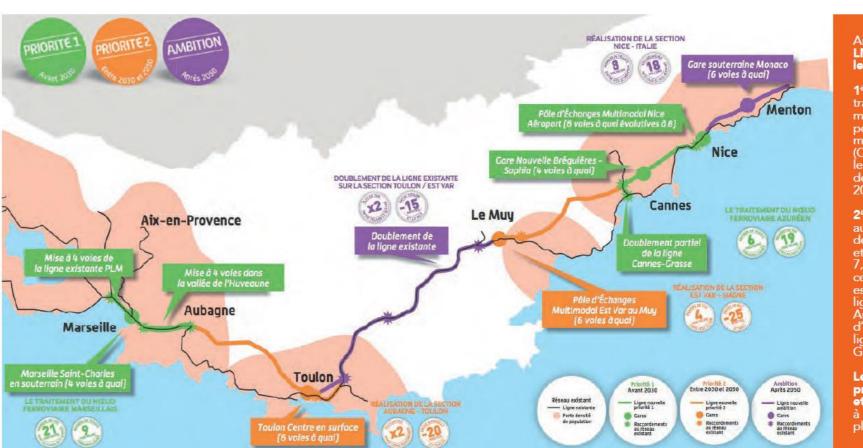


Figure 6 : Les principes retenus par la Commission Mobilité 21 et validés par le gouvernement en juillet 2013

Ainsi, pour le projet LN PCA, sont actées les priorités suivantes :

1^{ère} **priorité**: le traitement du nœud marseillais est retenu pour un montant maximal de 2,5 Mds € (CE 2012), s'y ajoute le traitement du nœud de Nice 4,2 Mds € (CE 2012).

2eme priorité: poursuite au-delà du traitement des nœuds de Marseille et de Nice 5,3 à 7,8 Mds € (CE 2012), ce qui correspond essentiellement aux lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon d'une part, le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse d'autre part.

Les autres sections du projet entre Marseille et l'Italie correspondent à un projet à horizons plus lointains.

2.2 2013-2018 : DE LA COMMISSION MOBILITE 21 AU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

2.2.1 2013-2015 : LA VALIDATION DES ZONES DE PASSAGES PREFERENTIELLES

Les études de recherche d'options de passage pour les sections des priorités 1 et 2, ont donné lieu à deux séquences d'information et de consultation, sur la priorité 1 à l'automne 2013 et sur la priorité 2 au printemps 2014.

Les 900 personnes ayant participé à cette consultation ont mis en avant :

> Sur la priorité 1 :

- La nécessité de désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen;
- Dans les Alpes-Maritimes, le souhait d'aller vite, d'enterrer la ligne nouvelle, de conforter le positionnement de la gare de Sophia et de développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges;
- Dans les Bouches-du-Rhône, la demande de justifier le coût de la gare souterraine de Saint-Charles, d'expliciter les travaux de la 4^{me} voie entre Aubagne et Marseille et de développer accessibilité et dessertes;

> Sur la priorité 2, plébiscitée par les milieux socioéconomiques :

- La demande d'éclairer le financement ;
- L'incompréhension sur les apports du projet pour les trains du quotidien;
- Sur la section Est-Var Siagne, la demande d'accélérer les études, de prévoir l'intermodalité préalablement à la réalisation de la gare Est-Var et de respecter le cadre de vie;
- Sur la section Aubagne-Toulon, la demande d'adapter la ZPP, de préserver l'environnement et de préciser les mesures conservatoires.

Les Zones de Passage Préférentielles (ZPP) des 2 priorités ont été validées par décisions ministérielles, respectivement en mai 2014 et en avril 2015.



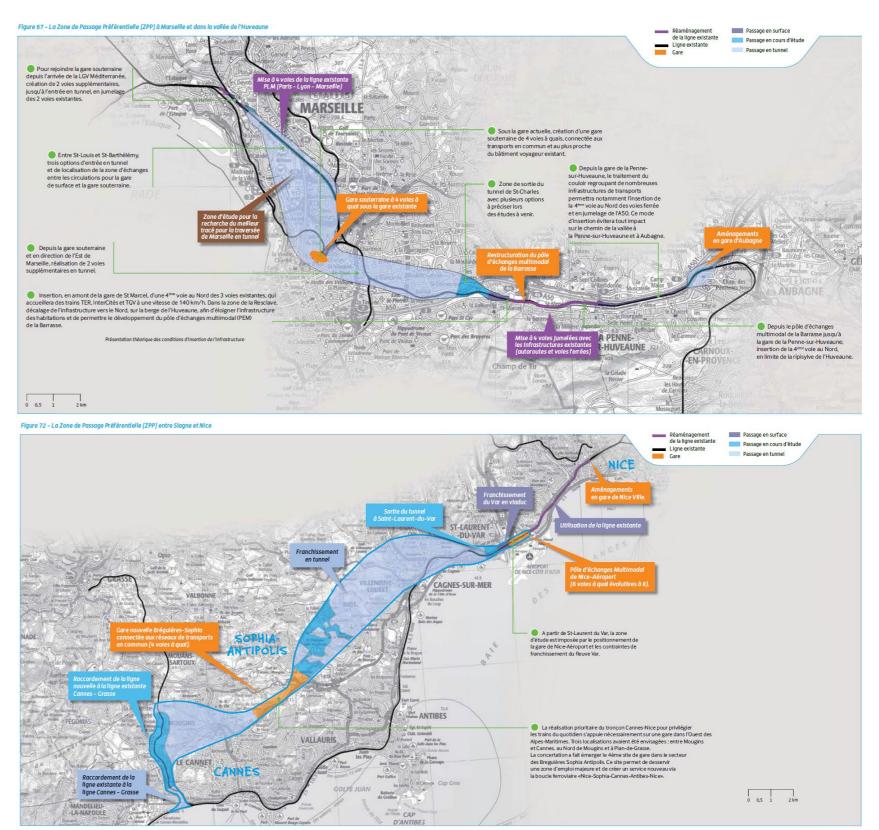


Figure 7 : Décision ministérielle du 7 mai 2014 sur la ZPP de priorité 1

L'historique du projet

2.2.2 2016-2017 : LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES DE GARES ET DE TRACES DE LA PRIORITE 1

Du 21 avril 2016 au 9 janvier 2017, les variantes de tracés et de gares de la priorité 1 du projet LNPCA ont fait l'objet d'une concertation avec le public au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Plus de 6000 personnes ont participé à cette concertation, soit physiquement lors des 17 réunions publiques, 30 permanences ou 4 ateliers géographiques organisés, soit en déposant leur avis sur l'un des 50 registres à disposition, sur le site Internet ou via les cartes T distribuées en gare. La concertation a permis de converger sur des positions de gare et de tracé et a fait émerger de nouvelles demandes, à Cannes, à Sophia-Antipolis et dans la vallée de l'Huveaune.

En conséquence, la Décision Ministérielle d'avril 2017 a demandé à SNCF Réseau :

- De réaliser des études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus au terme de la concertation avec le public (variante préférentielle sur les sections de Marseille Nord, Marseille St-Charles, La Pauline et Saint-Laurent-du-Var – Nice) ;
- D'étudier parallèlement deux nouvelles options issues de cette concertation, à savoir l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et la réalisation d'un passage en tunnel dans la Vallée de l'Huveaune, entre Marseille et Aubagne;
- D'envisager une solution de création d'une gare à Sophia-Antipolis sur le site des Clausonnes.

2.2.3 2017 : LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Dans son discours de juillet 2017, le Président de la République a décidé une pause dans les grands projets et annoncé la préparation d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui aurait notamment pour ambition de programmer les projets d'infrastructures de transport.

Pour préparer cette loi, des Assises nationales de la mobilité ont été lancées en septembre 2017 et un Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par Philippe DURON, a été mis en place afin de préparer le volet programmation et financement des infrastructures par la LOM.

Ayant pris acte de l'unanimité des élus et des acteurs socioéconomiques du territoire en faveur de la LNPCA, le COI, dans son rapport de février 2018, a proposé au gouvernement de retenir le projet avec une planification en 4 phases des engagements financiers.

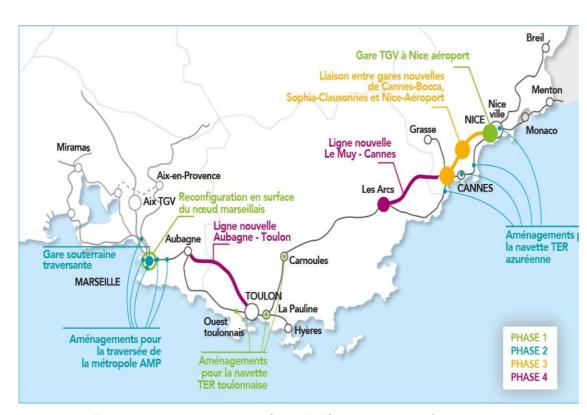


Figure 8 : les propositions du Conseil d'Orientation des Infrastructures. La LNPCA séquencée en 4 phases.

Ces propositions sont actées dans l'exposé des motifs de la LOM (promulguée le 24 décembre 2018).

2.3 2019-2021 : CONCERTATION ET PREPARATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires comme 1ère étape et demandé la réalisation sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2.

Elle a demandé à SNCF Réseau de concerter sur ce projet des phases 1 & 2 de manière à pouvoir présenter un dossier ministériel qui intègre le bilan de cette concertation à l'automne 2019.

Cette décision, dans la poursuite des travaux du COI et des précédentes phases de concertation, est venue renforcer la priorité donnée aux trains du quotidien :

- Les sections de ligne nouvelle (à l'exception de la traversée souterraine de Marseille, étroitement liée à la décongestion du nœud marseillais et condition du développement des TER) sont reportées à des horizons plus lointains, et seuls les aménagements répondant à l'ambition d'améliorer les trains du quotidien sont retenus dans les phases 1 & 2, qui feront l'objet d'une enquête publique à court terme ;
- Le COI a proposé au gouvernement d'intégrer des projets instruits jusque-là sous d'autres démarches au projet LNPCA, pour assurer la complétude du dispositif centré sur les trains du quotidien :
- o La navette toulonnaise, qui était étudiée auparavant, indépendamment des impacts de la ligne nouvelle ;
- Le corridor ouest de Marseille, étudié jusque-là sous le libellé
 « Caparenc 2 » ;
- o Les aménagements du réseau existant sur le plateau St-Charles.

2.3.12019 : CONCERTATION SUR LES OPERATIONS DES PHASES 1&2

Poursuivant l'association du public à l'élaboration du projet, SNCF Réseau a organisé, du 12 juin au 18 octobre 2019, une nouvelle phase de concertation sur les opérations des phases 1 & 2sous l'égide du garant de la CNDP.

Celle-ci a permis à plus de 2100 personnes de participer, soit en assistant à l'une des 22 réunions publiques, 11 ateliers géographiques, 3 ateliers thématiques ou 24 permanences organisés, soit en déposant un avis ou une contribution sur le site Internet, dans l'un des 23 registres mis à disposition ou par courrier.

Cette concertation a montré l'adhésion du public à la priorité donnée aux trains du quotidien et au principe d'un développement du TER dans les trois aires métropolitaines. Elle a également permis de converger, pour la plupart des opérations, sur le choix d'une variante préférentielle.

Des inquiétudes et demandes de précisions ont été exprimées sur les incidences locales du projet au droit de la bifurcation de Cannes-Grasse, dans la vallée de l'Huveaune et à Saint-André.

La concertation n'a pas permis de converger sur la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise.

La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a réaffirmé les objectifs de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et sa programmation en deux temps. Le Ministre, ayant considéré la concertation riche, fructueuse et utile à l'avancement du dossier, a par ailleurs confirmé les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA pour lesquelles il a fixé un lancement de l'enquête d'utilité publique fin 2021.

La décision ministérielle a enfin demandé à SNCF-Réseau de poursuivre la concertation continue sur :

- De nouvelles options d'implantation d'une gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'ouest de Toulon :
- De nouvelles options de désenclavement du quartier de Saint-André à Marseille en lien avec la suppression du passage à niveau de Saint-André et du projet de halte ;
- L'articulation entre les opérations des phases 1 & 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares (intermodalité, notamment);
- Les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment 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.

2.3.2 2020-2021 : POURSUITE DE LA CONCERTATION CONTINUE

En 2020 et 2021, deux nouvelles phases de concertation ont été organisées :

- Du 20 novembre au 31 décembre 2020 sur la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise. le pôle d'échange multimodal de la Pauline et la gare TER de Cannes La Bocca ;
- Du 1^{er} mars au 15 avril 2021 sur la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André, l'entrée nord du tunnel à la Delorme, la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette, la 4ème voie entre

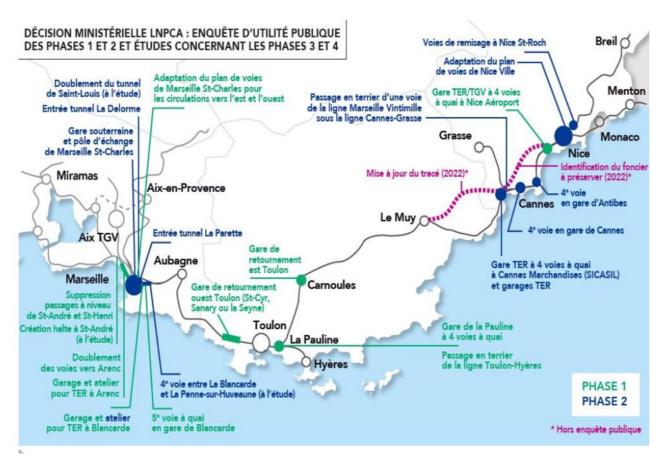


Figure 9 : La décision ministérielle de juin 2020

Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Malgré le contexte sanitaire défavorable, près de 3 500 personnes ont participé soit à l'une des 5 réunions publiques ou 8 ateliers organisés à distance, soit à l'une des 56 permanences présentielles et distancielles ou ont transmis leurs avis sur le site Internet du projet, par courrier, par téléphone ou dans l'un des 18 registres mis à disposition.

2.3.3 DECISION DE DEMANDER LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Ces nouvelles phases de concertation ont permis aux Comités de Pilotage du 7 janvier et du 19 avril 2021 de proposer le programme définitif du projet phases 1 & 2au Ministre.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé ce programme pour le présenter à l'enquête publique.

Un « protocole d'intention relatif au financement de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » a été établi par les financeurs du projet :





























Le 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'État, 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 leur fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4.

Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux, à savoir la population et le potentiel fiscal, complétés par deux critères socio-économiques (retombées fiscales directes générées et 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.

PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE

Les objectifs du projet des phases 1 & 2

3 LES OBJECTIFS DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Le projet des phases 1 & 2, en ce qu'il va permettre d'augmenter significativement l'offre et la qualité du service ferroviaire pour les trains du quotidien, et donc d'accroître le report modal, répond aux besoins de déplacements croissants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi qu'aux enjeux de mobilité durable.

Le contexte territorial dans lequel le projet des phases 1 & 2 s'inscrit est développé dans la présentation du projet du Tome 1 de la pièce C – Etude d'impact générale.

3.1 LES OBJECTIFS GENERAUX

3.1.1 AUGMENTER L'OFFRE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadençant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, des 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés d'aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle augmentera de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui : le déploiement de la navette azuréenne et la traversée souterraine de Marseille permettront de renforcer la desserte interrégionale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

3.1.2 AMELIORER LES TEMPS DE PARCOURS

La suppression du rebroussement à Marseille permettra de diminuer de 15 à 20 minutes les temps de parcours des 20 000 trains traversant Marseille chaque année (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

3.1.3 OFFRIR UN SERVICE PLUS FIABLE EN AMELIORANT LA ROBUSTESSE ET LA REGULARITE

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages

entre les trains lents et les trains rapides et à la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire.

Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

À l'horizon de la mise en service du projet, les minutes perdues par les trains dans le nœud ferroviaire marseillais devraient connaître une diminution d'environ 40% (-70 000 minutes par an).

3.1.4 PRESERVER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale dans la conception du projet.

Le projet dégagera donc de la capacité et apportera de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret. En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER et en heures creuses, de nouveaux sillons fret pourront être proposés.

Ainsi, à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs au bénéfice du fret, la capacité supplémentaire dégagée pour l'insertion des trains de fret serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille (selon le sens);
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne (selon le sens).

3.1.5 AMELIORER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRACE A DE NOUVELLES GARES INTERMODALES

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

Les partenaires du projet ont accompagné la définition de ces gares de manière à les faire bénéficier d'une intermodalité efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cela a particulièrement concerné les pôles d'échanges multimodaux de Nice Aéroport, de Cannes Marchandises, de La Pauline, de Saint-Cyr-sur-Mer, de Saint-André et bien sûr de Marseille Saint-Charles.

3.1.6 CREER UNE SYNERGIE AVEC LES PROJETS URBAINS STRUCTURANTS

La conception des gares nouvelles s'est faite en étroite coordination avec les projets urbains structurants envisagés sur leur périmètre :

- À Marseille, le projet Quartiers libres autour de la gare Saint-Charles et l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée sur le Corridor Ouest :
- À Nice, l'Opération d'intérêt national de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport ;
- À Cannes, le projet Cannes Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises;
- D'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés (projet Pradeaux Gare à St-Cyr-sur-Mer).

Coordination avec le projet HPMV

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du système de signalisation ERTMS N3 hybride entre 2027 et 2030, en 3 étapes : Mandelieu-Vintimille en 2027, La Pauline – Mandelieu en 2028 et Saint-Marcel – La Pauline en 2030.

Le projet HPMV a pour objectif de régénérer les installations de signalisation actuellement constituées d'un système de cantonnement de block automatique lumineux (BAL) avec contrôle de vitesse par balise. Le nouveau système supprime la signalisation latérale grâce à des informations présentées en cabine émises par radio ou par des systèmes au sol.

Parallèlement à cet objectif de régénération, ce nouveau système permet l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance de robustesse, voire de capacité, des plans de transport.

Le projet HPMV est pris en référence du projet des phases 1 & 2, en termes d'évaluation socio-économique, de planning et de conception technique.

Les calendriers des deux projets sont étroitement coordonnés.

À la mise en service du projet, la signalisation ERTMS N3 hybride sera ainsi déployée du nord de Marseille à Vintimille, y compris dans la traversée souterraine de Marseille.

Les objectifs du projet des phases 1 & 2

3.2 LES OBJECTIFS PAR DEPARTEMENT

3.2.1 LES OBJECTIFS SUR L'ETOILE FERROVIAIRE MARSEILLAISE

Le projet permettra, dès sa mise en service, un saut majeur en termes de **régularité et de capacité** grâce à :

- La reconfiguration des plans de voies de la gare de surface de Marseille Saint-Charles pour créer des tubes indépendants, avec les remisages associés en phase 1;
- La gare traversante souterraine pour supprimer les cisaillements de surface.

OBJECTIFS DE REGULARITE

La régularité s'est sensiblement améliorée depuis 2018 grâce (d'une part) aux stratégies mises en œuvre par la SNCF pour améliorer la production des trains (démarche H00) et d'autre part par l'effet conjoncturel de la crise du COVID 19.

La saturation du réseau actuel va cependant conduire à de nouvelles dégradations avec l'augmentation de trafic prévue à la mise en service du projet MGA2 et l'ouverture à la concurrence.

Le déploiement de l'ERTMS N3 hybride dans le cadre du projet HPMV permettra d'absorber une partie de cet accroissement des circulations, mais le système restera intrinsèquement fragile en raison des dysfonctionnements du nœud ferroviaire marseillais.

Le projet des phases 1 & 2 permettra une réduction d'un tiers du nombre de minutes perdues dans le nœud ferroviaire marseillais grâce à la suppression de nombreux conflits de circulations commerciales et à l'optimisation des circulations techniques.

Ainsi, le nombre de minutes perdues passera d'environ 210 000 minutes / an vers 2028, avant la mise en service de la phase 1, à 140 000 minutes / an à la mise en service de la phase 2, et ce alors que le nombre de circulation augmentera grâce au projet.

OBJECTIFS DE CAPACITE

L'ambition des autorités organisatrices de la mobilité (Région et Métropole Aix-Marseille Provence) est précisée dans le schéma cicontre.

À sa mise en service, le projet des phases 1 & 2 permettra de :

- Doubler l'offre TER sur le corridor ouest ;
- Passer de 2 à 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne ;
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon) de l'agglomération;

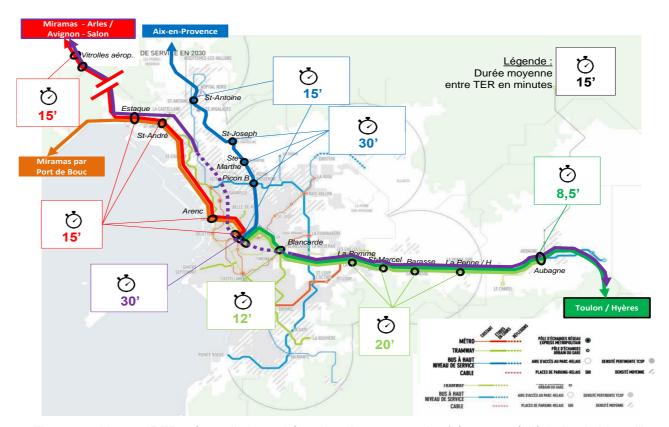


Figure 10 : Vers un RER métropolitain - schéma des dessertes et des fréquences à l'échelle de Marseille

 Réduire de 15 minutes le temps de parcours de 20 000 trains par an.

Le projet dégagera en outre la capacité indispensable pour les développements de services ultérieurs nécessitant des aménagements complémentaires que sont :

- La 3^{ème} phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille ;
- La boucle complète Marseille Aix Rognac Vitrolles Marseille ;
- Le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Sans le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles en phase 1 et la gare souterraine en phase 2, les services prévus par ces projets ne pourraient pas accéder à la gare St-Charles, saturée. Ainsi, avec ces aménagements complémentaires, le projet rendra possible :

- 6 TER / heure entre Marseille, Gardanne et Aix avec la 3ème phase de l'aménagement de la ligne Marseille-Aix;
- La boucle complète Marseille Aix Rognac Vitrolles Marseille (avec 2 TER/h entre Aix et l'étang de Berre, et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque);
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne, ce qui portera à 4 TER/h les liaisons diamétralisées entre le nordouest et l'est de Marseille;
- 4 TER/h jusqu'à Port-de-Bouc avec le renforcement de la Côte Bleue

Nœud ferroviaire marseillais Indicateurs synthétiques de performance			
Régularité	Capacité / Services permis (heure de pointe)		
Séparation des flux en surface à Marseille Saint-Charles : suppression des itinéraires en conflits entre tubes (soit 15% en moyenne de la totalité des flux). Garage des TER par axe pour libérer les voies pour les trains voyageurs :	Augmentation du nombre de trains circulant en libérant de la capacité sur les voies de surface à Saint-Charles : capacité permise 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui) Permet un passage à une logique de RER métropolitain		
Marseille - Miramas Marseille - Aix TGV Marseille - Aix	Création de nouveaux services trans-métropole entre Miramas - Vitrolles aéroport - Aubagne - Toulon		
Marseille - Aubagne Itinéraire alternatif en cas d'incident	Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice		

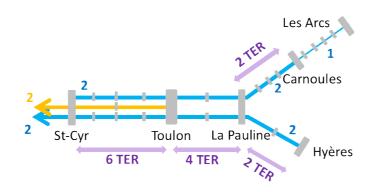
3.2.2 LES OBJECTIFS SUR LA ZONE TOULONNAISE

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères, et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettra d'améliorer la robustesse du réseau régional.

Ces gains contribueront à la robustesse globale du réseau régional, sans pouvoir être individualisés.

En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au ¼ h entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels, qui comprend, dans chaque sens et en période de pointe :

- 2 TER Marseille-Toulon,
- 2 TER Marseille-Hyères,
- 2 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié est prolongée jusqu'aux Arcs), en prolongeant ces derniers jusqu'à la gare de Saint-Cyr:



PIECE B1 : NOTICE EXPLICATIVE

Figure 11 : Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

Zone toulonnaise Indicateurs synthétiques de performance			
Régularité	Capacité / Services (heure de pointe)		
Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille - Vintimille par : La suppression de croisements de voies à	4 TER omnibus (1 tous les 1/4 d'heure) par heure et sens en heure de pointe en navettes traversant Toulon entre La Pauline et St-Cyr-sur-Mer. Au-delà des gares origine-terminus, chaque branche bénéficie de 2 TER par heure		
la bifurcation de La Pauline vers Hyères La création d'un alternat	2 TER semi-directs par heure et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence		
en gare de la Pauline	2 à 3 sillons directs par sens entre Marseille et Nice (2 aujourd'hui)		

3.2.3 LES OBJECTIFS SUR LE NŒUD FERROVIAIRE AZUREEN

Le projet renforcera fortement la robustesse du réseau azuréen, le plus fréquenté de France (hors Ile-de-France) en :

- Supprimant les interférences avec les lignes latérales (suppression du cisaillement de la ligne Cannes – Grasse, meilleur isolement de ligne Nice – Breil en gare de Nice Ville);
- Créant des alternats dans les gares de Nice Ville, Nice aéroport, Cannes centre et Cannes La Bocca ;
- Améliorant les conditions de remisage et de maintenance.

La phase 1 assurera une desserte TGV du pôle multimodal de Nice Aéroport, au cœur de l'opération d'intérêt national de la basse vallée du Var.

La phase 2 permettra le renforcement de la navette azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton.

Zone azuréenne Indicateurs synthétiques de performance			
Régularité	Capacité / Services (heure de pointe)		
Amélioration de la fiabilité des	TER:		
circulations grâce à la suppression du croisement des voies : bifurcation de Cannes vers Grasse	6 par heure et par sens entre Cannes et Menton en période de pointe (3,5 aujourd'hui)		
Possibilité de trains simultanément à quai et pouvant	Tous les TER directs de Cannes à Menton		
se dépasser en gares de Nice Ville,	TGV:		
Nice Aéroport, Cannes Ville et Cannes La Bocca.	3 TGV ou TER intervilles possibles par heure et par sens (1,5		
Réorganisation de la gare de	aujourd'hui)		
Nice Ville permettant de fluidifier le passage des trains	Arrêt de tous les TGV et TER intervilles de Nice Aéroport		
Amélioration du remisage des trains sur les sites de Nice Saint- Roch et Cannes Marchandises			

4 LES SERVICES APPORTES PAR LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Les objectifs de service des phases 1 & 2 ont été définis avec les partenaires du projet, et en premier lieu avec la Région, autorité organisatrice des mobilités.

Les schémas de services des pages suivantes montrent les services rendus possibles par le projet, normalement activés en heure de pointe.

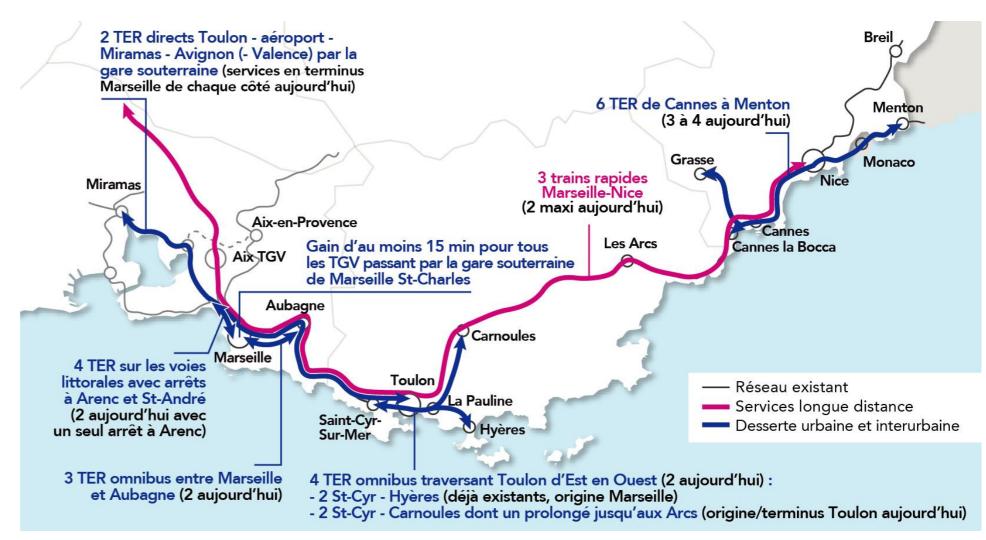
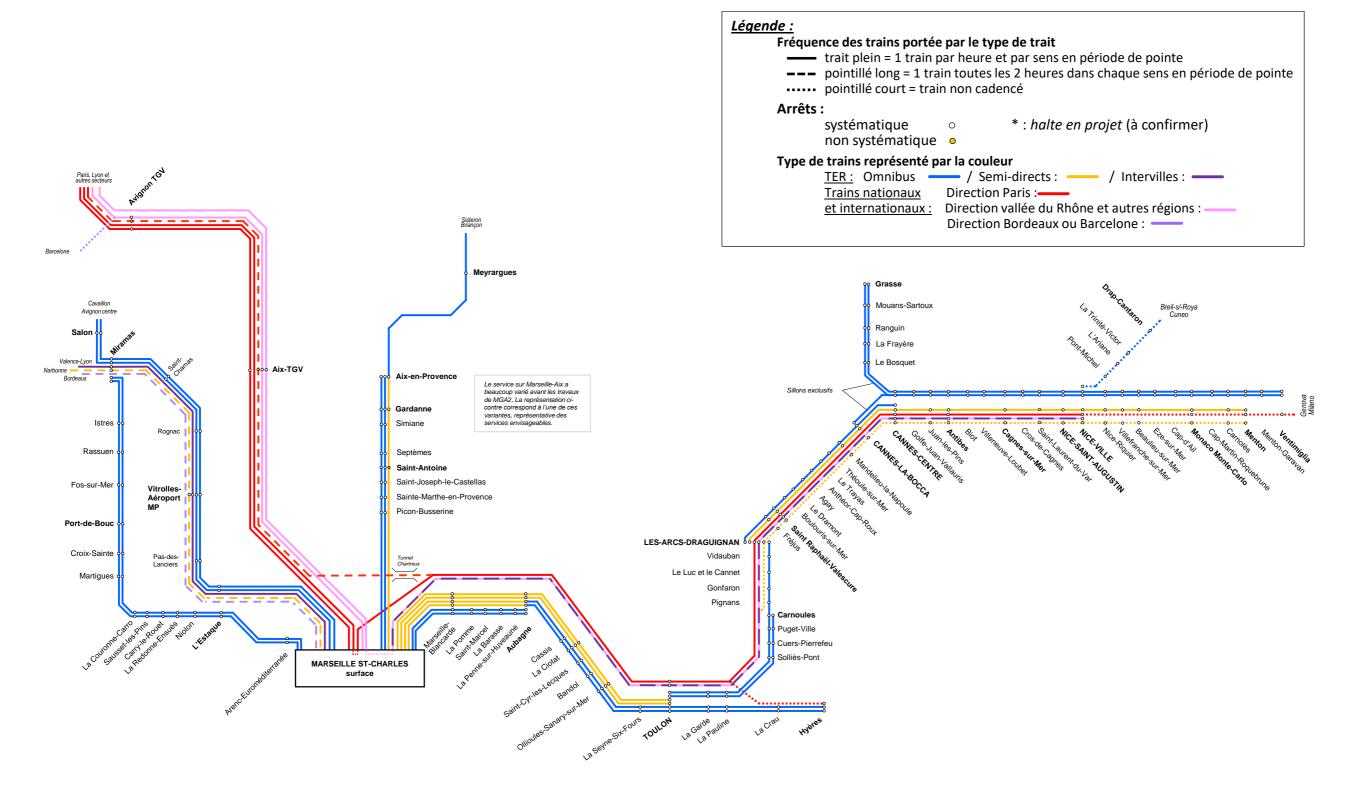
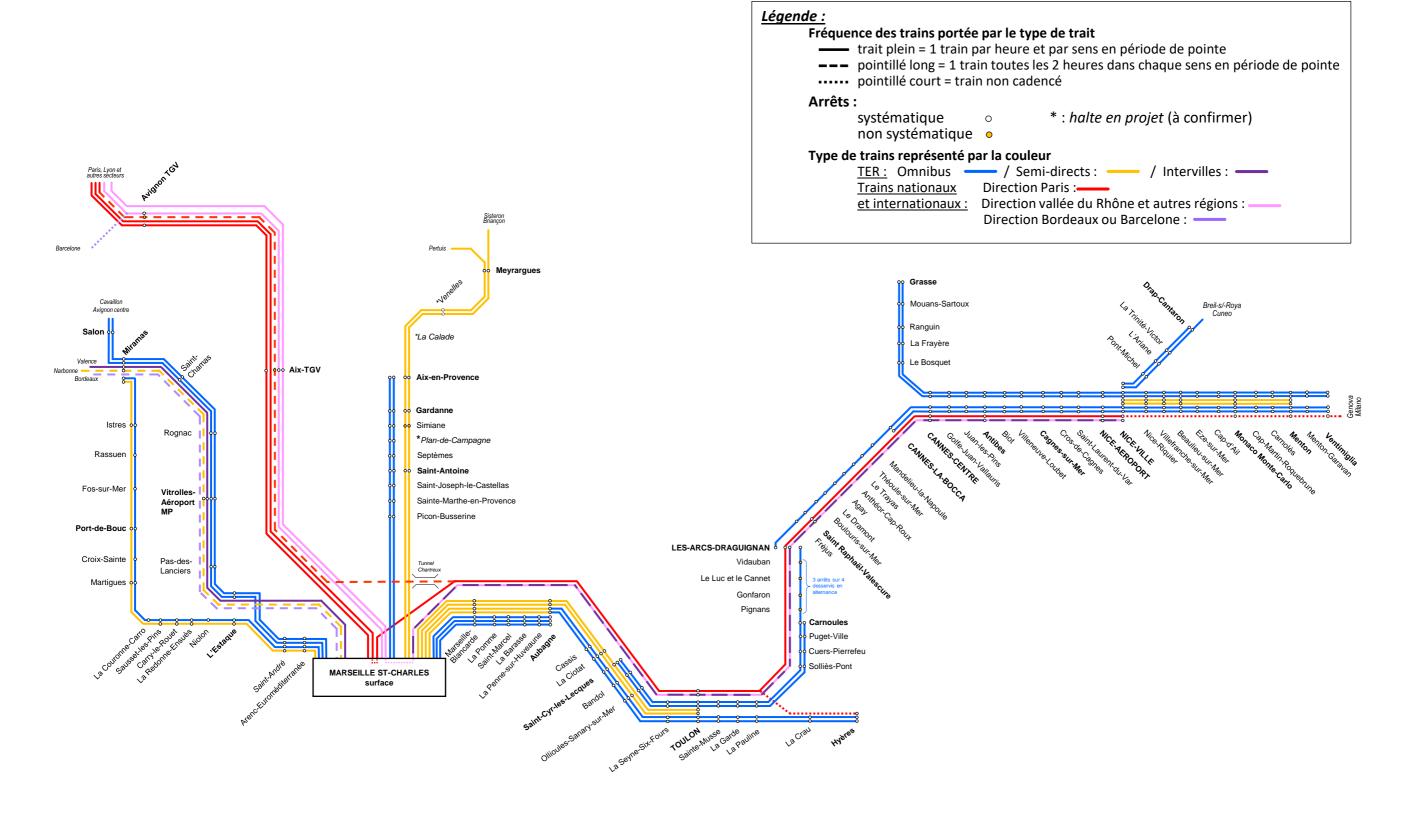


Figure 12 : Services apportés par le projet des phases 1 & 2.

4.1 SERVICE ACTUEL (SA 2020)

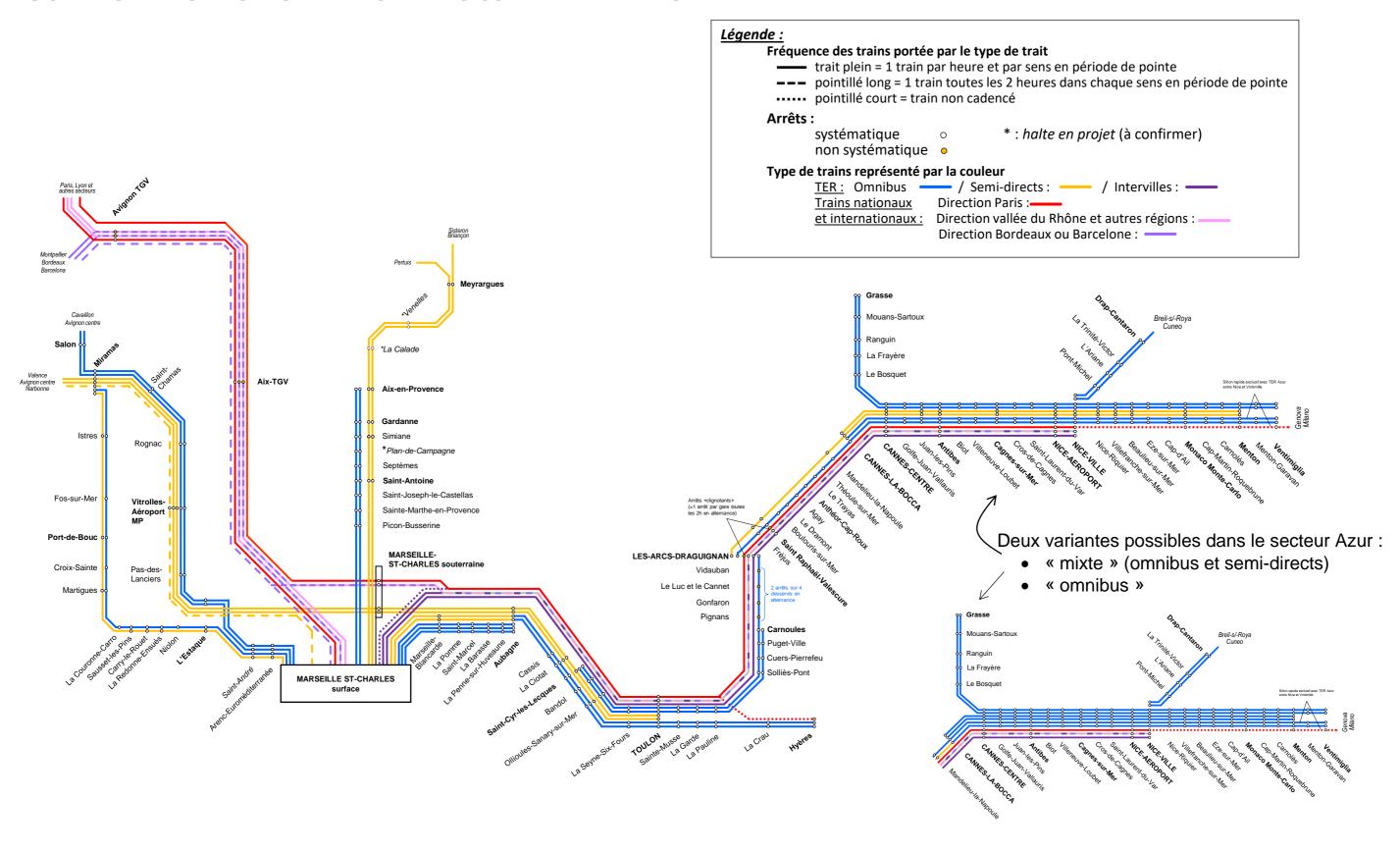


4.2 SERVICE PHASE 1



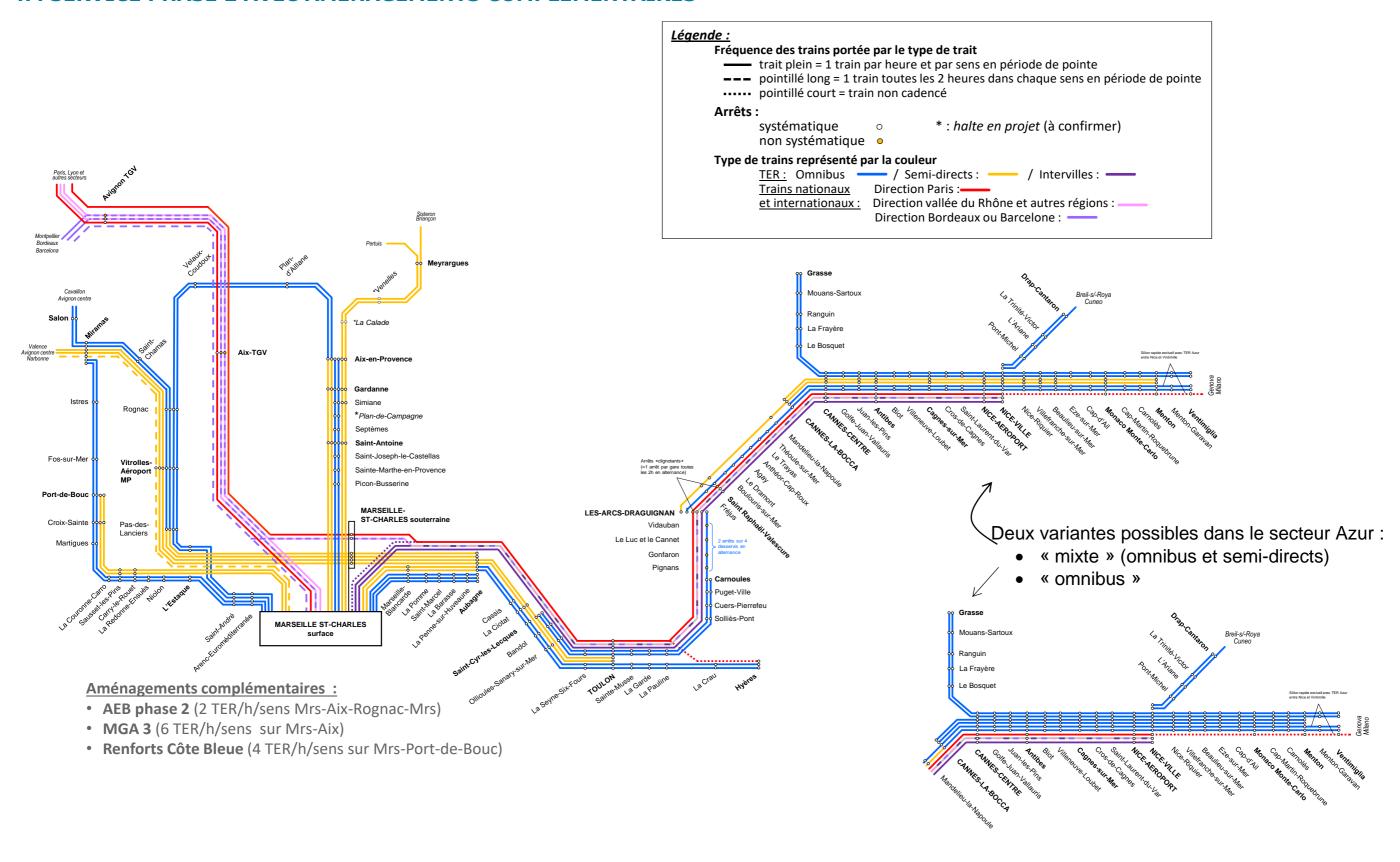


4.3 SERVICE PHASE 2 SANS AMENAGEMENTS COMPLEMENTAIRES



Les services apportés par le projet des phases 1 & 2

4.4 SERVICE PHASE 2 AVEC AMENAGEMENTS COMPLEMENTAIRES



5 LA DESCRIPTION DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Le projet des phases 1 & 2 comprend, d'est en ouest, 25 opérations, essentiellement situées sur le réseau existant des aires métropolitaines de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur :

- ➤ La gare TGV de Nice aéroport (phase 1);
- ➤ Les opérations de la navette azuréenne (phase 2) : aménagements en gares de Nice Saint-Roch, de Nice Ville, de Cannes Centre, dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse, terminus en gare de Cannes Marchandises ;
- ➤ Les opérations de la navette toulonnaise (phase 1) : terminus en gares des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr, dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères avec développement du pôle d'échange de la Pauline, suppression de traversées de voie piétonnes ;
- ➤ Les opérations du plateau Saint-Charles (phases 1 & 2) : blocs est et ouest, libération du site des Abeilles, reconfiguration du technicentre de la Blancarde ;
- ➤ Les opérations du corridor ouest (phase 1) : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, halte de Saint-André;
- La gare et la traversée souterraines de Marseille (phase 2): gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis.

Le périmètre de chacune de ces opérations est précisé dans la pièce B2 « plan de situation ».

5.1 LES TYPES D'AMENAGEMENTS

Ces opérations sont constituées d'un ou de plusieurs aménagements fonctionnels visant à résoudre les problèmes structurels du système ferroviaire régional et à atteindre les objectifs du projet. Ces aménagements peuvent être regroupés 6 grandes catégories :

- Des gares nouvelles ou repositionnées ;
- Des doublements ou création de lignes ;
- Des reprises de plans de voies dans des gares existantes ;
- Des dénivellations de bifurcation ;
- Des reprises et renforcements de sites de remisages / maintenance;
- Des aménagements de sécurité.

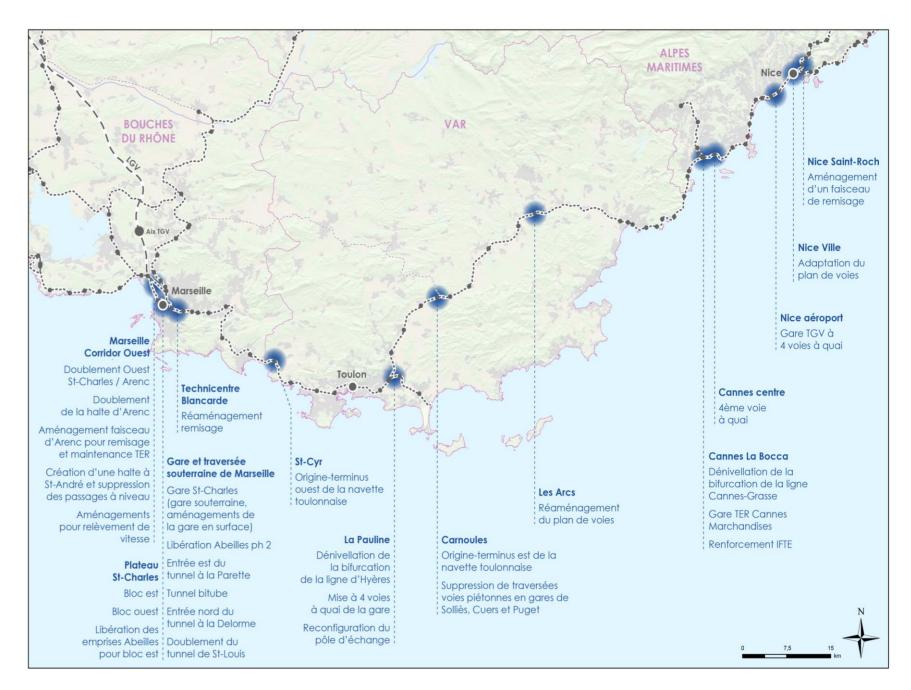


Figure 13 : localisation des opérations du projet des phases 1 & 2

PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE

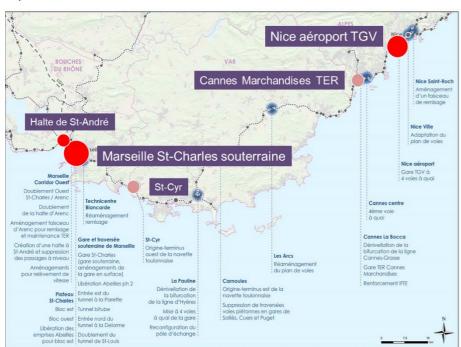


5.1.1 DES GARES NOUVELLES OU REPOSITIONNEES

Les deux gares majeures du projet sont la gare de Nice Aéroport TGV (qui remplacera la halte TER halte TER de Nice Saint-Augustin) et la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, qui complètera la gare de surface actuelle.



Une halte sera également créée à Saint-André, et les gares de Saint-Cyr-sur-Mer et de Cannes La Bocca seront repositionnées.



5.1.2 DES DOUBLEMENTS OU CREATION DE LIGNES

Le seul tronçon de ligne nouvelle sera la traversée souterraine de Marseille, qui peut être considérée comme une très grande dénivellation de plusieurs lignes.

Des lignes existantes seront doublées au nord de Marseille, entre St-Charles et Arenc et au départ de la ligne Cannes-Grasse.



5.1.3 DES REPRISES DE PLANS DE VOIES DANS DES GARES EXISTANTES

Les plans de voies de nombreuses gares (Nice Ville, Cannes centre, Les Arcs, Carnoules, la Pauline, Saint-Cyr, Arenc et Saint-Charles) seront repris pour :

- Créer des alternats ;
- Créer des voies à quai ;
- Aménager des installations d'origine-terminus ;
- Séparer des blocs fonctionnels.



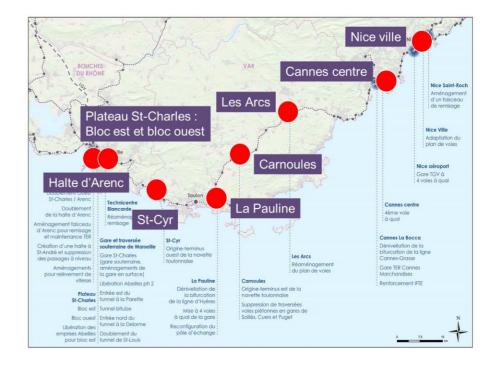




Alternats en gare

Blocs indépendants

Origine terminus



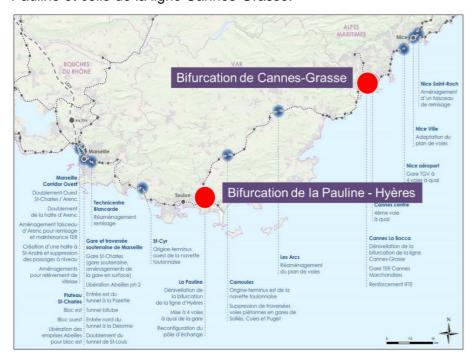
PIECE B1: Notice explicative

La description du projet des phases 1 & 2

DES DENIVELLATIONS DE BIFURCATION

Outre la traversée souterraine de Marseille, immense dénivellation du nœud ferroviaire marseillais, le projet comporte la dénivellation de deux bifurcations avec la ligne Marseille-Vintimille : celle de la ligne d'Hyères à La Pauline et celle de la ligne Cannes-Grasse.





5.1.5 DES REPRISES ET RENFORCEMENTS DES SITES DE REMISAGES ET DE MAINTENANCE

Pour accompagner l'augmentation de l'offre de service, il est nécessaire de renforcer les capacités de remisage et de maintenance et de les réorganiser pour simplifier les mouvements techniques entre les sites de remisage et les sites de mise à quai.

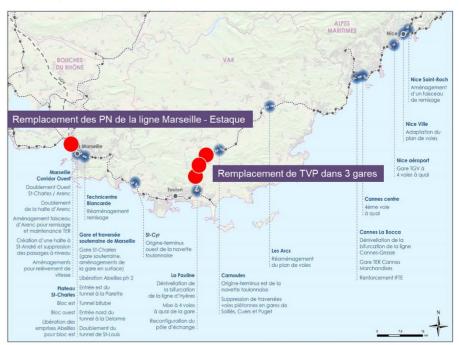




5.1.6 DES AMENAGEMENTS DE SECURITE

Le projet prévoit de traiter des points singuliers qui deviendront dangereux avec l'augmentation du trafic, tels que des passages à niveau à Marseille et des traversées de voie piétonnes dans le Var.





5.2 LE PROGRAMME TECHNIQUE DES OPERATIONS

Les 25 opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 sont décrites de façon détaillée dans les cahiers territoriaux du Tome 2 de la pièce C.

Ces cahiers territoriaux regroupent les opérations prévues sur un même secteur géographique et qui s'adressent donc à un même public, comme la dénivellation de la bifurcation de Grasse et la gare TER de Cannes Marchandises, ou ayant des interactions fonctionnelles fortes, comme les entrées nord et est du tunnel de Marseille et la gare souterraine.

Les 13 cahiers sont répartis de la manière suivante :

- 5 cahiers dans les Alpes-Maritimes ;
- 4 cahiers dans le Var ;
- 4 cahiers dans les Bouches-du-Rhône.

а ресе С.				
Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations	
Nice Saint-Roch	Nice St-Roch	 Aménagement d'un faisceau de remisage 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 Réduction du linéaire de double-voie Nice Breil d'environ 250 m 	Accès au faisceau de voies TOVIMAT Faisceau de voies Geveles	
Nice Ville	Nice Ville	 Aménagement du plan de voie à Nice Ville Création de 2 voies à quai de 220 m nommées VH et VI, pour les origines-terminus Nice Breil + quai central de 220 m et de largeur 6,5 m environ Prolongement de la passerelle existante (ascenseur + escaliers fixes mécaniques) 	Dépose des voies s. 7 et grand d'un voie 1 Création d'un voie 2 de la contra de 220 par la co	

RÉSEAU



Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

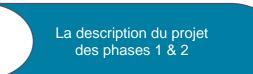
Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
Nice aéroport	Nice aéroport TGV	Création d'une gare Nice Aéroport (NAE) à 4 voies à quai de 400 m à la place de la gare Nice Saint-Augustin (NSA) déplacée à 2 voies à quai de 220 m environ et développement du pôle d'échange multimodal (PEM) Prolongement des voies à quai (220 à 400 m) et création de 2 voies à quai de 400 m Aménagement de 3 quais (configuration finale 1 quai central + 2 quais latéraux) Création d'un bâtiment voyageurs NAE pour environ 6000 m² SDP Réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places environ Réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places environ) Création d'escaliers de liaison directe entre les quais et l'axe nord-sud (sous le pont rail où passe le tramway) Création d'un Pont Rail en prolongement de la rue Maïcon en vue d'accéder au parking Nord depuis Cassin	SNET SHIP HER LIFE.
Cannes centre	Cannes centre	 Création d'une 4ème voie en gare de Cannes centre Remaniement du plan de voie et création d'une 4ème voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies : Quai latéral nord de 400 m créé pour la 4ème voie Quai central déplacé et réduit à 220 m (environ) Largeur du quai latéral sud réduite (reprise des aménagements de l'espace intérieur du bâtiment voyageurs) Reprise de 3 ponts-rail (routier, piéton et hydraulique) et des passages souterrains d'accès aux quais (démolition et reconstruction) 	Boulevard de la 1ère division Leclerc Quai Nord Central Sud 400m Voyageur et Immeubles divers Passages sous voies
Cannes La Bocca	Bifurcation Cannes- Grasse	 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 3ème voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille Doublement de la voie entre la bifurcation et la halte du Bosquet Suppression de la halte existante de la Bocca Reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR Reprise du pont route Francis Tonner Reconstitution des fonctionnalités du boulevard de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) Élargissement de l'ouvrage hydraulique Font de Veyre 	

PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE



Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
	Gare TER Cannes Marchandises	 Création d'une gare TER et marchandises à Cannes à 4 voies à quai Création d'une gare TER 4 voies à quai de 220 m dont deux voies centrales permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azuréenne en terminus Remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire Remaniement du faisceau de voies du technicentre côté mer Remaniement des voies de service côté terre pour restitution des fonctionnalités existantes 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 dépose-minutes, arrêts de bus et parkings vélos Bâtiment voyageur au nord, kiosque au sud, parking nord 250 places 	EMPRISE SNCFR
	Renforcement IFTE	Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levée du cran de limitation de traction en service depuis la mise en service des rames TER Regio 2N	
Les Arcs	Terminus les Arcs	Aménagements permettant la réception des navettes azuréenne et toulonnaise • Aménagements du plan de voie	Ourrage PRO Avenue des Treixes Lorguals

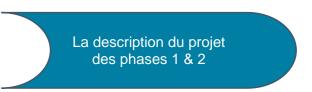


Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
Carnoules	Terminus Carnoules	Aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire Création d'une passerelle pour accéder au quai central Aménagement d'une voie de remisage TER de 220m environ en impasse au sud des voies actuelles côté Les Arcs Aménagement d'un parking de plain-pied côté Marseille de la gare dans les emprises SNCF	GARE EXISTANTE PARKING EXISTANT PASSERELLE CREE QUAIS REAMENAGES NOUVEAU PARKING PAYSAGER
	Passerelles en gares de Solliès, de Cuers et de Puget	Création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les traversées voies piétonnes existantes	PARTICIPATION OF THE PARTICIPA
La Pauline	La Pauline	 Dénivellation de la bifurcation et mise à 4 voies à quai de la gare - Scénario « gare emprise minimale » Dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille (en terrier); Aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 m environ (2 quais centraux); Création d'un passage d'accès aux quais souterrains et traversants; Création d'un parvis avec dépose-minute, abris vélos sécurisé de 40 places (environ), arrêt de bus, bâtiment abritant les services aux voyageurs, guichets automatiques; Création d'un parking de plain-pied d'environ 140 places Optimisation de l'accès à l'ITE Petrogarde pour les trains de desserte fret avec aménagement d'une entrée/sortie directe côté Marseille permettant des gains de capacité commerciale sur la ligne (suppression de l'entrée sur l'ITE par refoulement et du demi-tour à Carnoules pour les trains de desserte sortant de l'ITE) 	Abris vélos (40 places) Acede aux quais Voie de dépose des bus Voie partagée: piste cyclable & chemis palon Parking de plain-pioc 10 places Dépose ressult Sintermodalité TC Bătiment Voyageurs

PIFCE B1. NOTICE EXPL

La description du projet des phases 1 & 2	

Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
Saint-Cyr	Saint-Cyr	 Déplacement et réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus ouest de la navette toulonnaise Déplacement vers l'ouest (350 m environ) de la gare de St-Cyr 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 environ pour que les 4 voies soient à quai Reconstruction à l'ouest des voies d'évitement fret de 750 m à l'ouest de la gare par l'élargissement du remblai ou grâce à des murs de soutènement Création d'un passage d'accès aux quais souterrain Création d'un parking silo de 300 places (environ) Bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatique Création d'un parvis avec dépose-minute, abris vélos sécurisé de 40 places (environ), arrêt de bus 	Parting sio sar 3 niveaux 300 places Photos, cyclates Arrang sio sar 3 niveaux Photos, cyclates Arrang sio sar 3 niveaux Photos, cyclates Dispose minute Intermodativi TC
Technicentre Blancarde	Technicentre Blancarde (phases 1 & 2)	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 environ Réaménagement du technicentre dans la phase 2 Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des missions partant du bloc Est en phase 2 Extension possible sur les pharmacies militaires pour le remisage TER et la base travaux de l'évacuation des matériaux par fer	Section trails in phone state of account of the section of the sec
Plateau St-Charles	Bloc Est	 Aménagement du plan de voies du bloc Est en phase 1 Réaménagement de l'avant-gare et du bloc Est pour : Séparer les flux du bloc Aix (auquel 2 voies de circulation seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) Créer 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à disposer de 5 voies utiles (3 à 11) d'environ 220 m 	Aménagement de la nouvelle gare BLOC EST Nouvelles voies à quais dédiées aux circulations vers l'Est BLOC OUEST Doublement des voies et quais dédiés aux circulations vers l'Quest
	Bloc Ouest	 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 Modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest 	



Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
	Libération Abeilles phase 1	 Libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du bloc Est phase 1 Destruction partielle de la halle A Adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre les halles A et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de la libération d'Abeilles Construction d'un parking provisoire entre les halles A et B (côté ouest) 	Site Ferroviaire Cour des Pierres PLAN DE STUATION
Gare et traversée souterraine de Marseille	Tunnel de Marseille	 Tunnel bitube circulable par les trains de voyageurs à 140 km/h de catégorie A (tenue au feu 5 km) Installations de sécurité dont des rameaux de connexion entre les tubes tous les 500 m Point de combat du feu intermédiaire dans le secteur du Canet sur les emprises ferroviaires actuelles 	COUPE TRANSVERSALE (1/100) Variable
	Libération Abeilles phase 2	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	/

PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
	Gare souterraine de Marseille St-Charles	 Gare souterraine, à 4 voies à quai de 400 m pour les TGV et les TER avec bâtiment voyageurs 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 cote altimétrique de 49 NGF, de l'étage intermédiaire (salle d'échange à la cote 34 NGF) et de l'étage supérieur au niveau du parvis : 43 NGF La dalle supérieure (à l'est du bâtiment Voyageurs) permet la circulation piétonne, des aménagements paysagers ou la mise en place d'installations techniques SNCF sauf au niveau du boulevard National où elle permettra le passage du tramway Deux quais centraux + 4 voies nouvelles Au 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 des escaliers fixes et des 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 pont rail du boulevard National jusqu'au faisceau de voies principales 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 les véhicules particuliers Parkings de 850 places + 500 places environ Aménagement des services aux voyageurs dans les nouveaux espaces en gare, en compléme	INVIAU DES QUAS: +94.50 NGS
	Entrée est du tunnel à la Parette	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 Rétablissement des accès riverains	Vers Marseille VMV2 Vers Marseille VMV2 VVers Aubagne Tramway (rue Hrant Dink) Trains dans tunnel Semi directs Omnibus

Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
	Entrée nord du tunnel à la Delorme	 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 Création des tranchées couvertes / tranchées ouvertes permettant la dénivellation de la bifurcation Élargissement du pont rail avenue Ibrahim Ali 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 Relogement des habitants de la résidence Bassens II 	Tranchée ouverte : La voie s'enfonce progressivement, en restant à l'air libre Tranchée couverte : La tranchée est creusée depuis la surface, mais ensuite refermée. Les voies vers la gare actuelle restent en surface Section en tunnel creusée sans interférence avec la surface
	Tunnel de St-Louis	Doublement du tunnel de Saint-Louis • Création d'un tunnel mono-voie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant	Fet initial Fet initial Courrages rationges
Marseille Corridor Ouest	Doublement St-Charles / Arenc, y compris halte d'Arenc	Doublement de la ligne entre le nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc – Relèvement de vitesse à 60 km/h Doublement des voies au droit de la halte d'Arenc et création d'un quai central de 220 m (environ) Remplacement d'ouvrages de franchissement Halte d'Arenc : 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 aux quais	

PIECE B1: Notice explicative

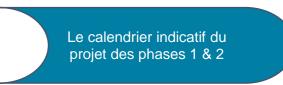


Intitulé du Cahier Territorial	Nom des opérations	Programme technique simplifié	Illustrations
	Faisceau d'Arenc	Aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage-maintenance TER Corridor Ouest et reconstitution des fonctionnalités actuelles • Modifications du plan de voies de service pour : • La mise en position centrale des deux voies principales ; • La création de 5 voies de remisage de 220 m ou plus et de 8 voies de maintenance et d'entretien. • Reconstitution des fonctionnalités fret existantes • Décalage des voies pour élargissement de 15 mètres du boulevard du Radoub	Voie A Voie B Entrée Port Nord Fits Sparis Fits Sparis
	St-André	Création d'une halte à St-André et suppression des passages à niveau (PN). Aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les boulevards A.Roussin et F.Sardou Création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès unique côté zone d'activité Création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, d'abris vélos sécurisés de 40 places (environ), d'arrêts de bus, d'une dépose-minute, et d'un parking voiture de plainpied de 80 places (environ) Bâtiment abri des services aux voyageurs Suppression des PN de St-Henri et de St-André pour sécuriser les circulations PN 1 : Reconstitution d'une voirie d'accès 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 boulevard Cauvet à double sens Reprise du gabarit de l'ouvrage du boulevard Barnier pour le rendre accessible aux bus Aménagement de voiries pour limiter les flux routiers	
	Compléments Corridor Ouest (relèvement de vitesse)	Relèvement de vitesse à 90 km/h Reprise du profil de voie	/

L'organisation de la pièce C « étude d'impact » tient compte de ce regroupement géographique en permettant une évaluation environnementale à double échelle spatio-temporelle :

- o Le Tome 1 présente les enjeux des territoires ainsi que les facteurs environnementaux et les incidences globales à l'échelle de l'ensemble du projet des phases 1 & 2, de Marseille à Nice ;
- o Le Tome 2 traite de l'évaluation environnementale des opérations du projet sur chacun des territoires, à une échelle plus localisée.

Les détails des aménagements de chaque opération sont également exposés dans la pièce B3 (« Caractéristiques des ouvrages les plus importants »).



6 LE CALENDRIER INDICATIF DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Le calendrier ci-contre est indicatif et susceptible de varier en fonction de la date de la déclaration d'utilité publique, des disponibilités financières et des priorités qui seront précisées, des ajustements qui seront pris en compte dans les études de conception et de l'organisation adoptée pendant les travaux pour limiter les incidences sur les circulations ferroviaires et les riverains pendant le chantier.

PLANIFICATION AVEC LE PROJET HPMV

L'ensemble des opérations concernées par le périmètre de HPMV a été conçu avec le système de signalisation ERTMS N3 Hybride comme référence. Cela conduit nécessairement à ajuster les calendriers de HPMV et du projet des phases 1 & 2 :

- En phase 1,
 - La mise en service de l'opération de Nice Aéroport est prévue en 2027 après la mise en service de l'ERTMS entre Vintimille et Cannes ;
 - La mise en service du RER toulonnais doit être prévue après la mise en service de l'ERTMS entre Mandelieu et la Pauline d'une part et entre La Pauline et Saint-Marcel d'autre part. Le calendrier dans cette zone doit donc être ajusté entre les deux projets, en tenant compte de l'incidence sur le matériel roulant;

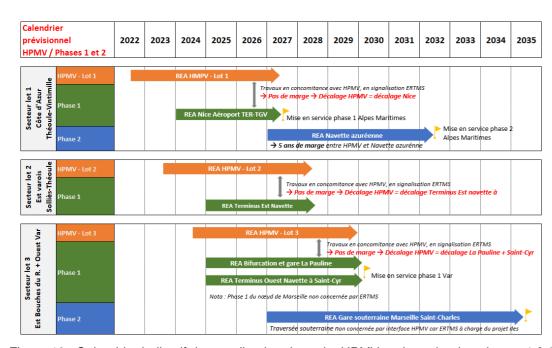


Figure 16 : Calendrier indicatif de coordination du projet HPMV et du projet des phases 1 & 2

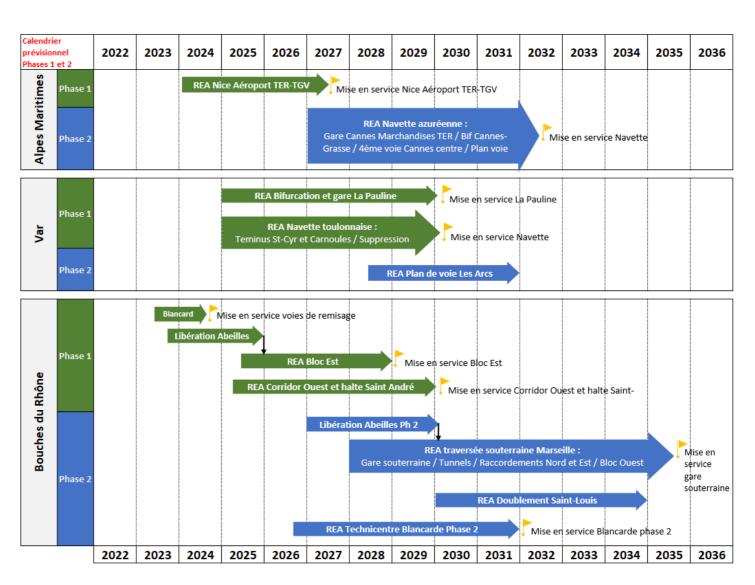


Figure 15 : Calendrier prévisionnel des opérations

REA = Réalisation

- Dans le nœud marseillais, les mises en service des opérations de phase 1 seront réalisées en BAL-KVB, indépendamment de l'ERTMS.
- En phase 2,
 - Sur la Côte d'Azur, l'ERTMS sera en service dès la phase 1;
 - Sur le nœud marseillais, la traversée souterraine sera réalisée en ERTMS jusqu'à Saint-Louis après le déploiement de l'ERTMS entre la Pauline et Saint-Marcel.

PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE



7 UN PROJET RESPECTUEUX DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DES TERRITOIRES

Le projet a été élaboré suivant une méthode de travail itérative, plaçant l'environnement et la concertation au cœur de la conception.

La démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) est le fil conducteur des études techniques et environnementales, à toutes les étapes.

La conception environnementale du projet répond d'abord à une logique **d'évitement**. Elle repose sur la connaissance fine et le respect des territoires et des enjeux qui les composent.

Élément structurant des différentes étapes d'études, cette logique d'évitement a participé, en lien avec la concertation, à la définition des fuseaux puis des variantes de tracés présentant le moins d'enjeux environnementaux.

Dans un second temps, lorsque l'évitement n'a pas été possible, la **réduction de l'impact** du projet a été recherchée par la mise en place de mesures environnementales correctives du projet ou des éléments d'accompagnement.

Lorsque les mesures d'évitement et de réduction ont été jugées insuffisantes pour atténuer les impacts environnementaux du projet, la **compensation des effets** résiduels a été définie.

Ainsi, le projet tel que présenté dans le présent dossier d'enquête d'utilité publique prend bien en compte les différents enjeux environnementaux relatifs aux milieux physique, naturel et biologique, humain, au paysage et au patrimoine.

Cette démarche ERC est développée dans la pièce C, tome 1 au niveau de l'étude d'impact globale et des évaluations environnementales des opérations transcrites dans la pièce C, tome 2.

La charte de développement durable a identifié 8 engagements qui ont été suivis tout au long de la démarche, dont le bilan à date est présenté ci-après.



Figure 17 : Les points clés de la Charte de Développement Durable de la LNPCA adoptée en 2015



PIECE B1: NOTICE EXPLICATIVE

Un projet respectueux des enjeux environnementaux des territoires

ENGAGEMENT DURABLE /01

UNE GOUVERNANCE RESPONSABLE

Le projet a été piloté par une gouvernance composée de l'ensemble des financeurs (État, Région, 3 départements, 3 métropoles et EPCI progressivement intégrées) qui a soutenu, accompagné et pris en compte une concertation avec le public particulièrement riche.

Une des forces du projet est d'avoir su s'adapter aux attentes du territoire, en sachant évoluer et se réorganiser profondément tout en respectant ses objectifs initiaux.

ENGAGEMENT DURABLE /02

L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

FAIRE DE L'INTERMODALITE UN SUJET PRIORITAIRE

Une réflexion approfondie avec les autorités organisatrices des mobilités (Région et EPCI) a été conduite sur chacune des gares concernées par le projet pour proposer de véritables pôles d'échanges multimodaux à l'enquête publique.

La conception de ces pôles d'échanges a intégré à la fois les interfaces nécessaires avec les modes actifs (piéton, cycle) en fort développement et l'articulation avec les transports en commun urbains, existants, programmés ou encore en projet.

Les horizons de mise en service pour une meilleure coordination des projets ont été définis.

Les autorités organisatrices ont ainsi accepté que leurs projets soient présentés comme projets d'accompagnement de la LNPCA : tramway National et réorganisation de l'accès au métro à St-Charles, adaptation du réseau Palmbus à Cannes, projets de tramway à Nice, desserte bus des gares du Var, tramway nord de Marseille à St-André, etc.

ENGAGEMENT DURABLE /03

PLUS DE SERVICES POUR UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT

ACCROITRE LA FIABILITE DU SYSTEME

La « robustesse » du système ferroviaire, c'est-à-dire sa capacité à revenir rapidement à la normale après un incident (panne de matériel, accident de personne, chute d'arbre, etc.) a été un indicateur de performance systématiquement pris en compte dans les choix successifs opérés sur le projet.

Ceci a conduit, lors des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, à intégrer les aménagements étudiés dans le cadre des études du Nœud Ferroviaire Marseillais à la LNPCA.

Une démarche du type « analyse de la valeur » a permis d'orienter les choix techniques en mettant en perspective leur apport à la robustesse du système, leur coût et leurs incidences environnementales (par exemple, rejet de solutions un peu plus performantes, mais qui conduisaient à sortir des emprises ferroviaires sur des sites sensibles).

Les effets de ces choix sur la régularité du système ont été pris en compte dans l'évaluation socio-économique du projet et dans son optimisation.

ENGAGEMENT DURABLE /04

PROTEGER ET PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

METTRE EN PLACE UNE TRAME VERTE ET BLEUE INNOVANTE, ITERATIVE ET EVOLUTIVE

METTRE EN PLACE UNE DEMARCHE INNOVANTE SUR LES ENJEUX ET LA CONNAISSANCE DES KARSTS Les enjeux environnementaux ont été au cœur des réflexions qui ont permis de converger progressivement vers le projet présenté aujourd'hui.

La mise en œuvre de la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » a été systématique et en particulier dans les comparaisons entre les fuseaux de passage, qui ont conduit à la proposition d'une zone de passage préférentielle.

Cette phase avait mis en exergue deux sujets plus particulièrement sensibles :

- Les risques de rupture des continuités écologiques dans la traversée des espaces naturels par les tronçons de ligne nouvelle : ce critère a déjà conduit à ce stade à privilégier des modalités de passage en tunnel ou en viaduc dans de nombreux endroits à forts enjeux;
- Les enjeux liés à la présence de réseaux karstiques majeurs, notamment entre Marseille et Toulon, dans des secteurs où des passages en tunnel sont justement envisagés pour réduire les impacts sur le territoire.

La programmation retenue par le COI a conduit à porter à l'enquête publique les seules phases 1 & 2 : il se trouve qu'elles concernent essentiellement des sections de ligne existante en site urbain, et un tronçon de ligne nouvelle à Marseille en tunnel.

Les enjeux de continuité écologique restent ainsi ponctuels, à cette étape. Ces phases ne sont de plus pas concernées par des enjeux de karst.

ENGAGEMENT DURABLE /05

UNE GESTION RESPONSABLE DES MATÉRIAUX

METTRE EN PLACE UNE STRATEGIE DURABLE DES MATERIAUX (DEBLAIS/REMBLAIS, MATERIAUX DE CONSTRUCTION, MATERIAUX ALTERNATIFS) L'importance des linéaires de tunnel envisagés, croisée avec les contraintes géographiques de la région traversée (relief important, urbanisation importante, forte valeur écologique, patrimoniale et paysagère des espaces naturels et agricoles) a conduit à une attention particulière en matière de gestion prévisionnelle des matériaux.

Une première démarche partenariale a été conduite en 2016, avec un parangonnage large sur les solutions adoptées ailleurs en Europe (tunnel du St-Gothard, Grand Paris Express, etc.) et des réflexions novatrices, notamment dans les Alpes Maritimes.

Les travaux plus récents se sont concentrés sur les phases 1 & 2, et donc sur la traversée souterraine de Marseille.

Le choix d'un recours privilégié au mode ferroviaire pour l'évacuation des matériaux a été porté de façon volontariste par le maître d'ouvrage : un travail partenarial avec les professionnels a été mené pour vérifier l'existence de sites de mise en dépôt proches potentiellement accessibles par les trains.

ENGAGEMENT DURABLE /06

PRÉSERVER ET VALORISER LE TERRITOIRE

INTERAGIR AVEC LES PROJETS LOCAUX ET VALORISER LES ESPACES CONNEXES Le projet a été élaboré en partenariat étroit avec les collectivités locales, autour de leurs projets d'aménagement urbain.

En particulier, la conception des gares a été travaillée en articulation étroite avec les projets urbains de :

- Quartiers Libres et Euromed à Marseille
- Cannes Bocca Grand Ouest à Cannes
- ZAC Grand Arénas à Nice
- Pradeaux Gare à Saint-Cyr

Plus généralement, la concertation avec les acteurs locaux et le public a permis d'ajuster le projet pour mieux l'articuler avec les projets du territoire.

ENGAGEMENT DURABLE /07

DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

FAIRE DE LA VALORISATION SOCIO-ECONONOMIQUE UN OUTIL DE PILOTAGE

OPTIMISER L'EQUILIBRE INVESTISSEMENT-FONCTIONNEMENT-MAINTENANCE sa genèse (par rapport à d'autres projets comparables), qui ont permis de mesurer la pertinence des différents choix successifs effectués.

Le projet a bénéficié d'études socio-économiques fouillées très tôt dans

La stricte application des référentiels socio-économiques a toujours été modulée par la prise en compte des enjeux qualitatifs de développement des territoires.

Cette valorisation socio-économique a ainsi été un outil de pilotage du projet à chaque étape de décision.

À titre d'exemple, la faiblesse socio-économique de la 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune a été mise en évidence, partagée avec le public et a finalement conduit à son report dans une phase ultérieure.

En parallèle, les conditions de fonctionnement et de maintenance des ouvrages proposés ont été intégrées à la conception de chaque étape du projet.

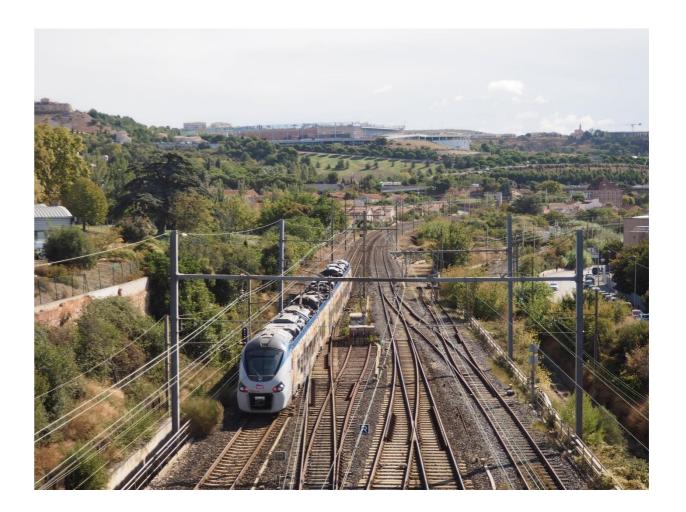
ENGAGEMENT DURABLE /08

FAVORISER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

FAVORISER LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Des ateliers avec les acteurs de l'emploi et de la formation professionnelle conduits en 2017 ont permis d'identifier trois objectifs à viser sur le projet :

- Identifier les principaux métiers qui seront recherchés pour chaque tranche de travaux environ 3 à 4 ans avant les phases de recrutement de façon à adapter les formations professionnelles;
- Organiser le tissu industriel régional pour lui permettre d'être présent sur les marchés de travaux à venir ;
- Systématiser les dispositifs d'insertion au profit des populations les plus précaires des territoires traversés.



En synthèse, l'utilité publique du projet des phases 1 & 2 peut être justifiée par :

- La richesse des concertations successives qui ont permis de faire évoluer le projet pour répondre aux attentes prioritaires des populations sur les trains du quotidien ;
- La réponse apportée à court terme aux difficultés de déplacement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur par :
 - ✓ Le renforcement de la robustesse du réseau et l'augmentation de sa capacité ;
 - ✓ Le développement de services ferroviaires performants ;
 - ✓ Une meilleure desserte des territoires et une amélioration des services au quotidien ;
 - ✓ Une complémentarité avec les autres projets de transport et d'aménagements du territoire ;
- La réponse apportée aux enjeux de développement durable des territoires, à travers le report modal de la voiture vers le train.