

PRÉSENTATION DU PROJET LNPCA À L'AFUZI

29 SEPTEMBRE 2023



LES ÉTUDES AVP DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR SONT FINANCÉES PAR :



L'ACTUALITÉ DU PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 EN 2023

Un projet en deux parties distinctes

- ▶ 3 RER métropolitains « le projet des phases 1 & 2 LNPCA », « DUPé » le 13/10/2022:
 - **Pour développer le ferroviaire dans une logique de décarbonation par le report modal des voyageurs**
 - **Contribuer au développement d'autres projets d'intermodalité autour des gares et de projets urbains en général**
- ▶ Une ambition de ligne nouvelle (phases 3 & 4 LNPCA) qui donnera probablement lieu à un nouveau débat public

Un projet des phases 1 & 2 construit sur la durée, car ayant intégré les attentes du territoire

- ▶ Projet qui recueille maintenant l'unanimité politique locale, de l'Etat et de l'essentiel du public
- ▶ Avis très positifs émis par l'Autorité environnementale et la commission d'enquête, ayant conduit à une DUP rapide après l'enquête

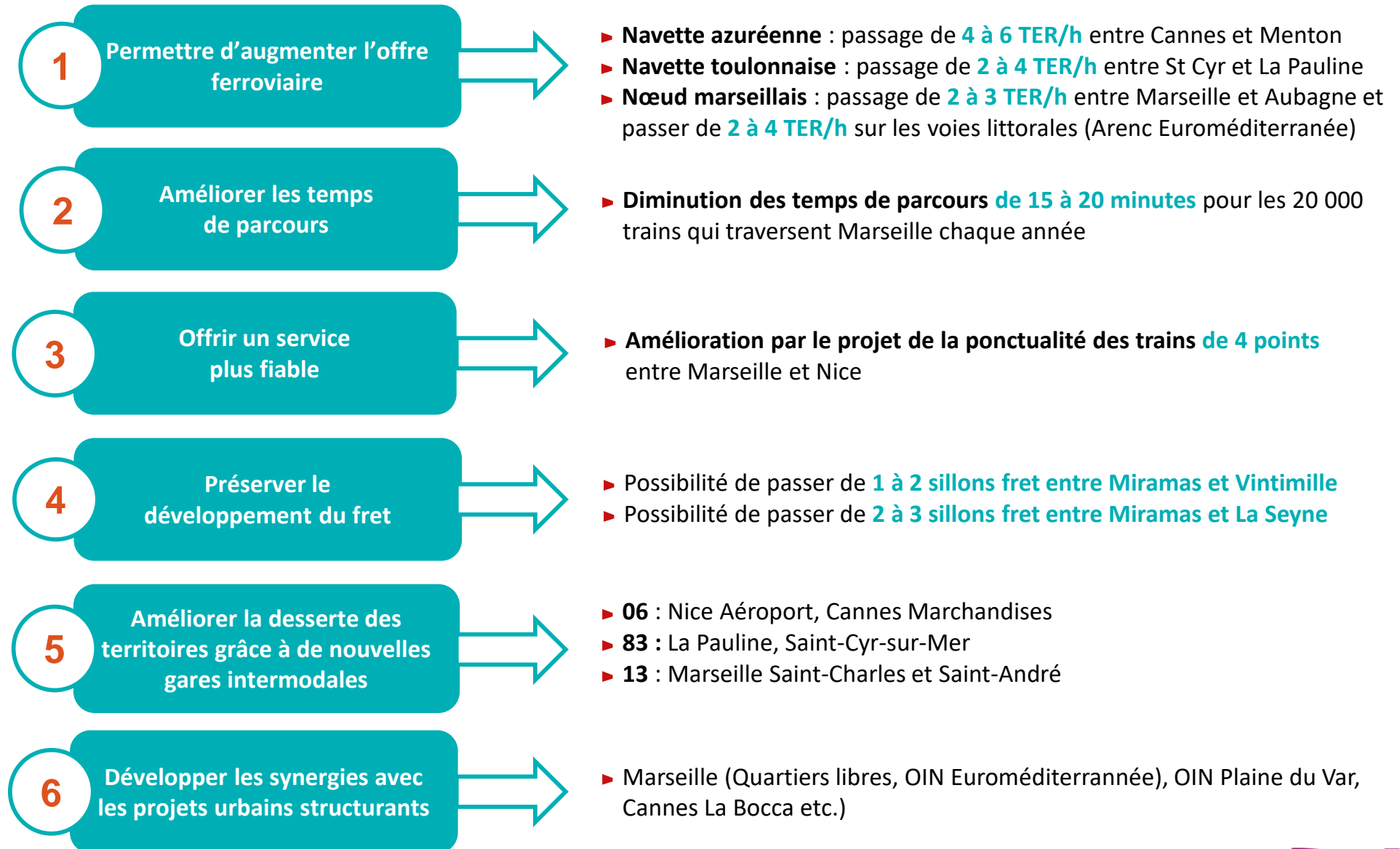
Un projet dont les deux MOA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ne sont pas financeurs

- ▶ Financement des collectivités porté par un Établissement public local, avec des ressources budgétaires classiques et des taxes locales fléchés sur le projet
- ▶ Tour de table du protocole complété par l'Etat et l'Europe
 - Prise de décision d'autant plus collégiales

Un projet « système » qui rend possible la performance

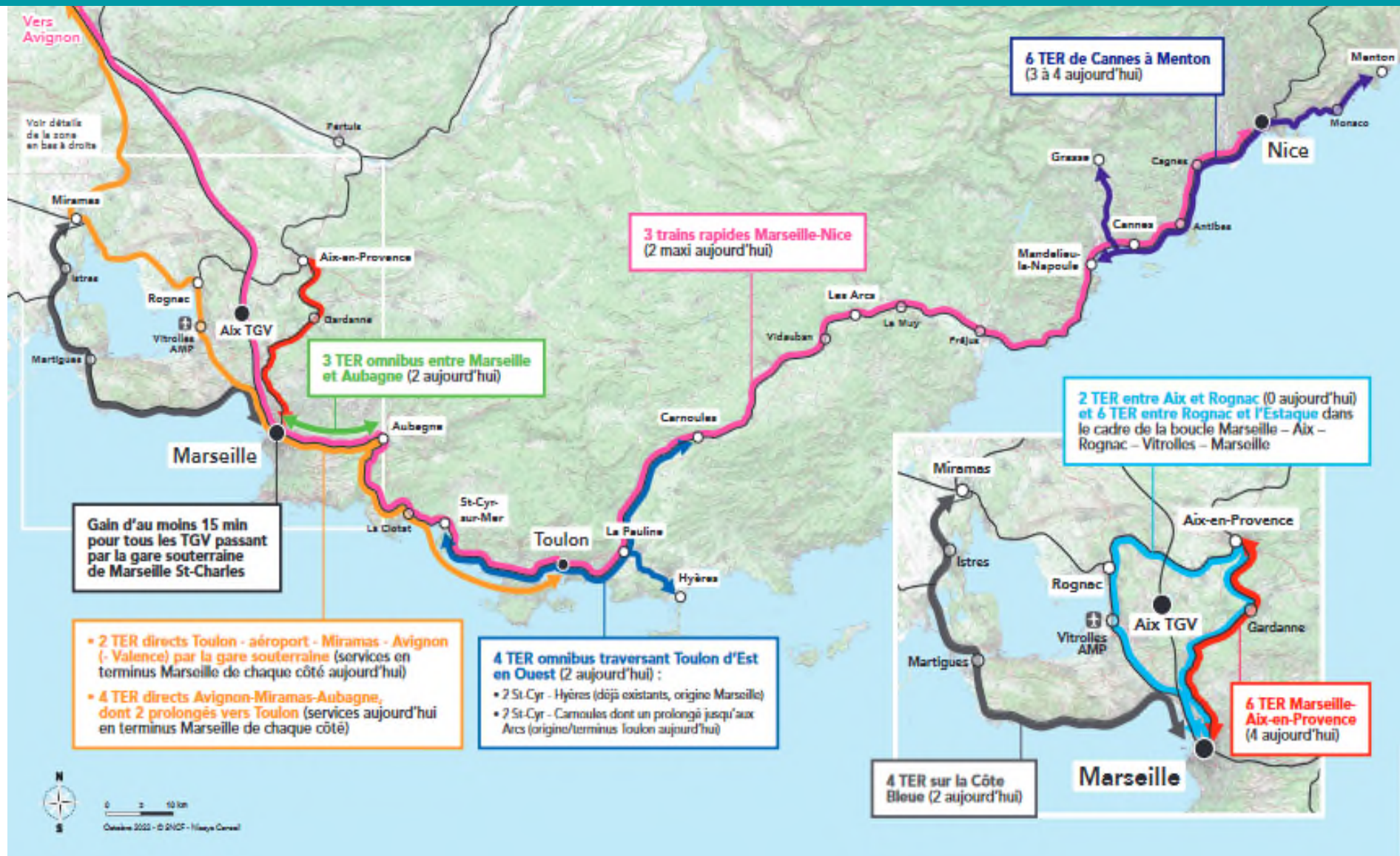
- ▶ Un ouvrage souterrain puissant à Marseille libérant la surface des cisaillements
- ▶ Des installations ferroviaires sur la ligne classique Marseille – Vintimille adossées à l'ERTMS N3 (signalisation interopérable)

6 OBJECTIFS PRINCIPAUX POURSUIVIS PAR LE PROJET



3 RER METROPOLITAINS D'ICI 2035

Une offre ferroviaire de proximité potentiellement plus importante

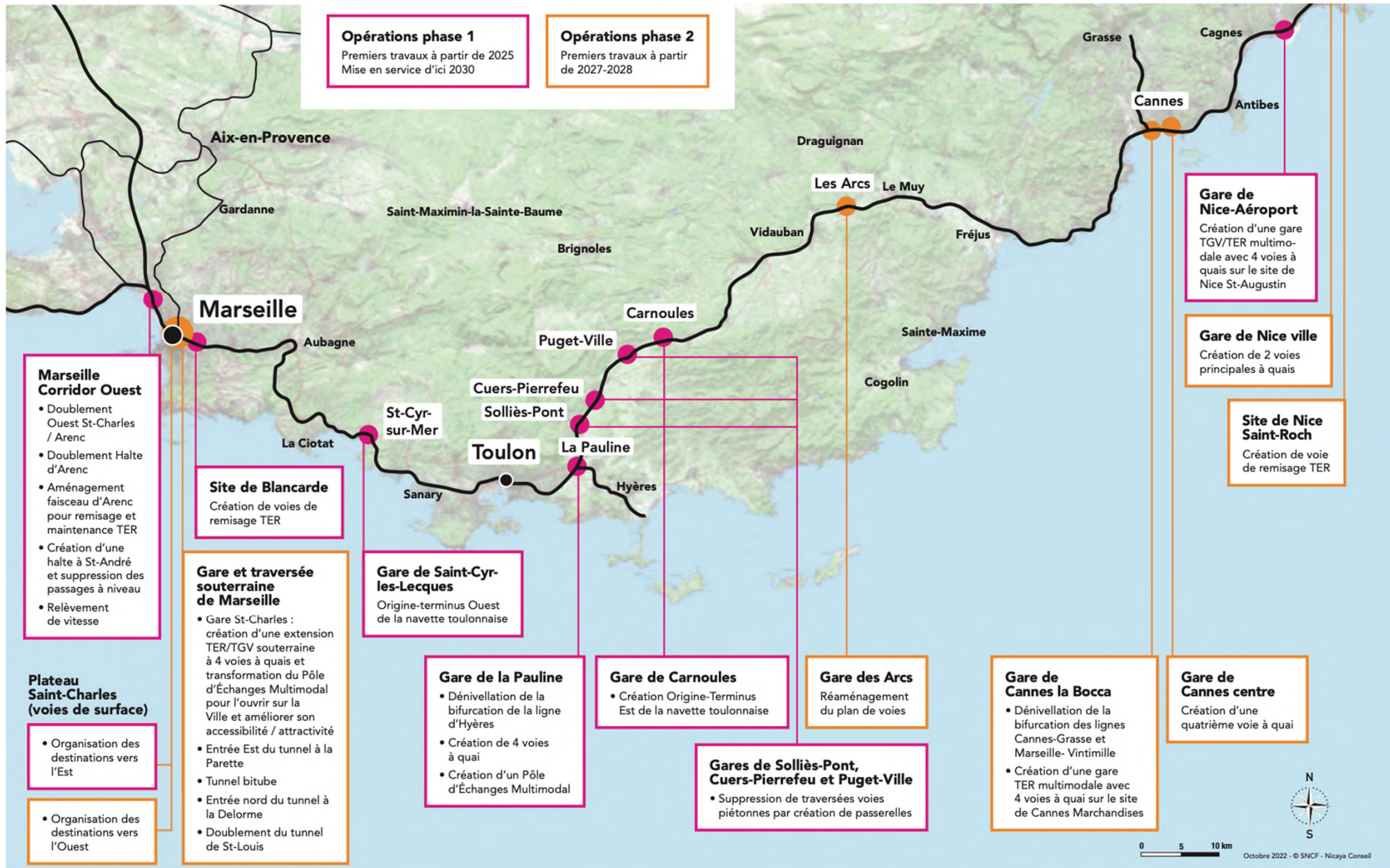


- Un service RER cadencé à raison d'un train toutes les 10 ou 15 minutes par heure et par sens sur les axes ferroviaires autour des trois métropoles
- Un sillon rapide supplémentaire entre le nord de Marseille et Nice

LES OPÉRATIONS DU PROJET DES PHASES 1 & 2

22 OPÉRATIONS SUR LIGNE CLASSIQUE +

LA GARE ET LA TRAVERSÉE SOUTERRAINES DE MARSEILLE



LE PROJET DES PHASES 1 & 2 DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

DANS LE VAR

L'INFRASTRUCTURE

- Création d'origine – terminus aux extrémités est et ouest de la navette toulonnaise
- Dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères
- Renforcement des pôles d'échanges de Saint-Cyr-Les Lecques et La Pauline

LES APPORTS AU TERRITOIRE

- Offrir une fréquence de 6 TER/heure/sens entre Saint-Cyr-Les-Lecques et Toulon, avec 2 TER prolongés vers Carnoules/Les Arcs et 2 TER vers Hyères
- Améliorer la régularité
- Renforcer l'intermodalité
- Préserver le potentiel fret de la ligne Marseille Vintimille



- Déplacement et transformation en pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Cyr-Les Lecques
- Mise en place d'une gare Origine-Terminus à 4 voies à quai
- Rétablissement des voies fret de 750m

- Offrir une fréquence de 4 TER/heure/sens entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline
- Préserver le potentiel fret de la ligne

Transformation de la gare de La Pauline en pôle d'échanges multimodal avec 4 voies à quai

- Offrir une fréquence de 4 TER/heure/sens en direction de Toulon et Saint-Cyr
- Desservir l'est toulonnais
- Accroître la capacité et la régularité en accueillant simultanément 2 trains dans chaque sens

Remplacement des Traversées de Voies pour Piétons (TVP) par des passerelles à Puget-Ville, Cuers-Pierrefeu et Solliès-Pont

Réduire le risque d'accident et fiabiliser les circulations

Dénivellation de la ligne d'Hyères

- Permettre la coexistence des trains rapides et des trains lents
- Améliorer la régularité en supprimant les croisements de trains

Aménagements du plan de voie en gare des Arcs

Assurer la compatibilité entre la fréquence TER de la Côte d'Azur et du Var

- Mise en place d'une gare origine-terminus à Carnoules
- Création d'une passerelle et mise en accessibilité PMR des quais

- Permettre le retournement des trains de la navette avec une fréquence de 2 TER/heure/sens
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité

ETAPES / JALONS EN COURS

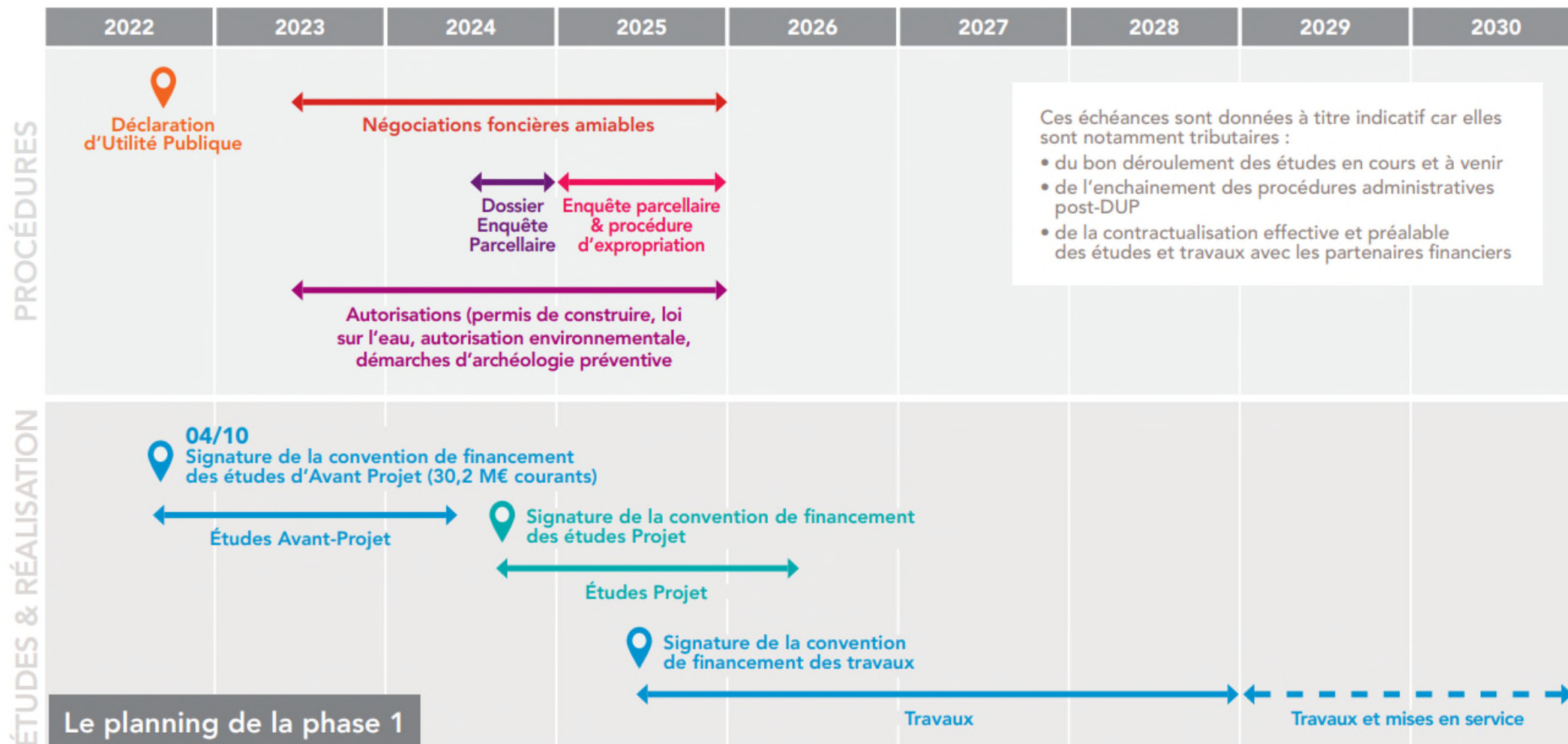
- 13 octobre 2022 : arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, la Crau, Carnoules, Cannes
- Novembre 2022 : démarrage des études techniques Avant-Projet (AVP) des opérations de Phase 1
- 2^{ème} trimestre 2024 : fin des études techniques
- 25/08/2023: Signature de la convention de financement des études techniques des opérations de Phase 2

Les objectifs des études de Phase AVP sur les opérations de Phase 1

- Prendre en considération les avis et recommandations de la commission d'enquête suite à l'enquête publique
- Affiner le programme technique et environnemental
- Définir les conditions et le calendrier de réalisation des travaux
- Estimer le coût de réalisation des opérations
- Préparer les dossiers d'autorisation (permis de construire, loi sur l'eau, autorisation environnementale, démarches d'archéologie préventive, ...)
- Définir les besoins fonciers afin de constituer le dossier d'enquête parcellaire

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES OPÉRATIONS DE PHASE 1

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL JUSQU'À LA MISE EN SERVICE

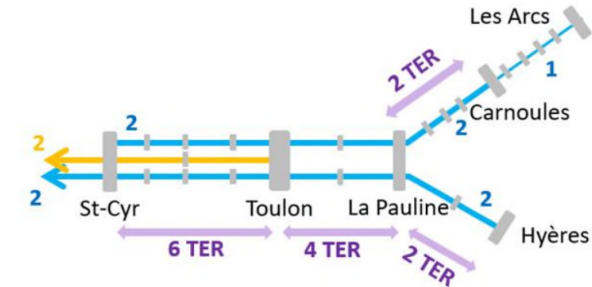


L'OPÉRATION DE LA PAULINE

L'OPÉRATION DE LA PAULINE

Objectifs de la navette toulonnaise

- Objectifs de régularité : améliorer la robustesse du réseau régional
- Objectifs de capacité : offrir des services TER omnibus au ¼ h entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise



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

Un remaniement de site exploité

- Permettre le rattrapage en gare pour augmenter la capacité
- Déniveler les voies pour rendre indépendants les sens de circulation

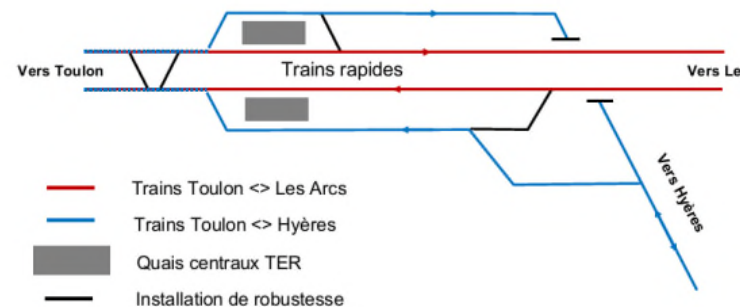


Schéma de principe du fonctionnement en situation projet

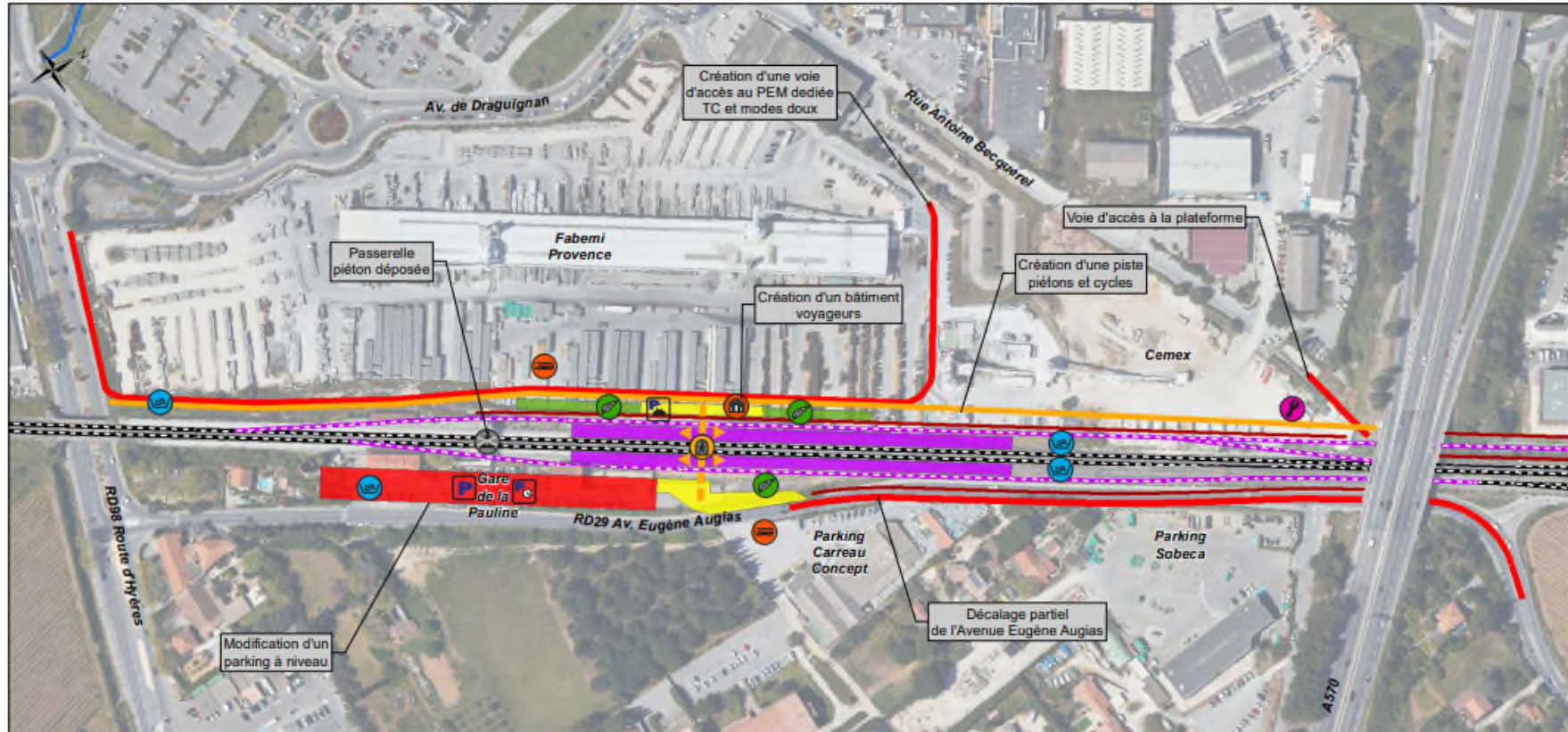
LE PROJET ARRÊTÉ PAR LA DUP

SECTEUR GARE

La Pauline Plan général des travaux



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Situation existante	Installations ferroviaires créées ou modifiées	Aménagements en gare et pôle d'échanges	Ouvrages de franchissement
Hydrographie	Voie en surface créée ou modifiée	Bâtiment voyageur	Pont rail créé ou modifié
Voie existante non modifiée	Voie en tunnel créée ou modifiée	Passerelle	Pont rail supprimé
Voie existante non modifiée en tunnel	Voie en tunnel créée ou modifiée	Parvis	Pont route créé ou modifié
Quai existant	Tranchée ouverte	Aménagement paysager	Pont route supprimé
Accès au quai existant	Tranchée couverte	Stationnement	Traversée voie piétonne supprimée
Installations complémentaires	Mur de soutènement	Quai modifié ou créé	Passage à niveau supprimé
Voie routière créée ou modifiée	Talus en remblais	Emprise de tunnel	Passage souterrain piéton créé ou modifié
Protection acoustique	Débais	Passage souterrain piéton	Passage souterrain piéton supprimé
Aménagement paysager	Quai de service	Voie piétons et cycles	
Installations de chantier	Pont Rail	Nouvel accès au quai	Aménagements hydrauliques
Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire	Pont Route		Bassin de rétention
Installation de stockage et maintenance	Aire de maintenance et de stockage		Station de relevage
	Sous-station électrique créée ou modifiée		
		Bâtiment voyageurs supprimé	
		Bâtiment voyageurs créé ou modifié	
		Stationnement à niveau	
		Stationnement en silo	
		Dépose minute	
		Garage à vélo	
		Transports en commun urbain	

0 50 100 m

Version 1.05 du 20/08/2021

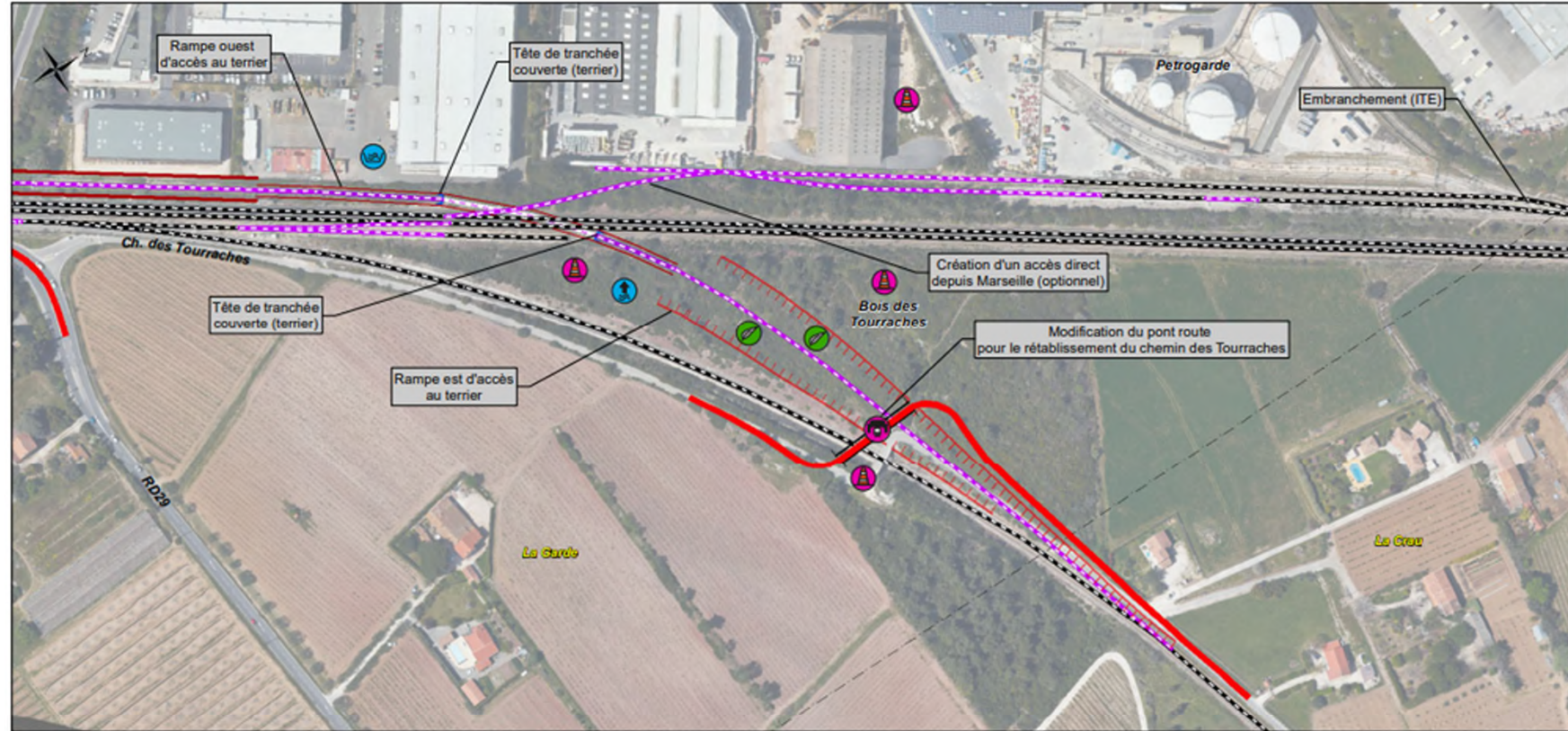
LE PROJET ARRÊTÉ PAR LA DUP

SECTEUR BIFURCATION

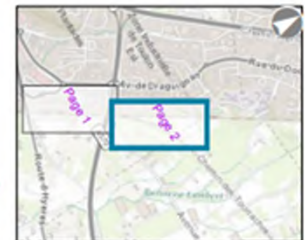
La Pauline
Plan général des travaux



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Situation existante	Installations ferroviaires créées ou modifiées	Aménagements en gare et pôle d'échanges	Ouvrages de franchissement
<ul style="list-style-type: none"> Hydrographie Voie existante non modifiée Voie existante non modifiée en tunnel Quai existant Accès au quai existant 	<ul style="list-style-type: none"> Voie en surface créée ou modifiée Voie en tunnel créée ou modifiée Tranchée ouverte Tranchée couverte Mur de soutènement Talus en remblais Déblais Quai de service Pont Rail Pont Route Aire de maintenance et de stockage Sous-station électrique créée ou modifiée 	<ul style="list-style-type: none"> Bâtiment voyageur Passerelle Parvis Aménagement paysager Stationnement Emprise de tunnel Passage souterrain piéton Voie piétons et cycles Nouvel accès au quai 	<ul style="list-style-type: none"> Pont rail créé ou modifié Pont rail supprimé Pont route créé ou modifié Pont route supprimé Traversée voie piétonne supprimée Passage à niveau supprimé Passerelle piéton créée ou modifiée Passerelle piéton supprimée Passage souterrain piéton créé ou modifié Passage souterrain piéton supprimé
<ul style="list-style-type: none"> Installations complémentaires Voie routière créée ou modifiée Protection acoustique Aménagement paysager Installations de chantier Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire Installation de stockage et maintenance 		<ul style="list-style-type: none"> Bâtiment voyageurs supprimé Bâtiment voyageurs créé ou modifié Stationnement à niveau Stationnement en silo Dépose minute Garage à vélo Transports en commun urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements hydrauliques Bassin de rétention Traversée hydraulique créée ou modifiée Station de relevage



VUES ET PERSPECTIVES INDICATIVES

ISSUES DES ÉTUDES ANTÉRIEURES



Vue de la gare vers le sud

Vue vers l'est de la voie en terrier



Vue de la gare côté ouest

LE PROJET DE PEM

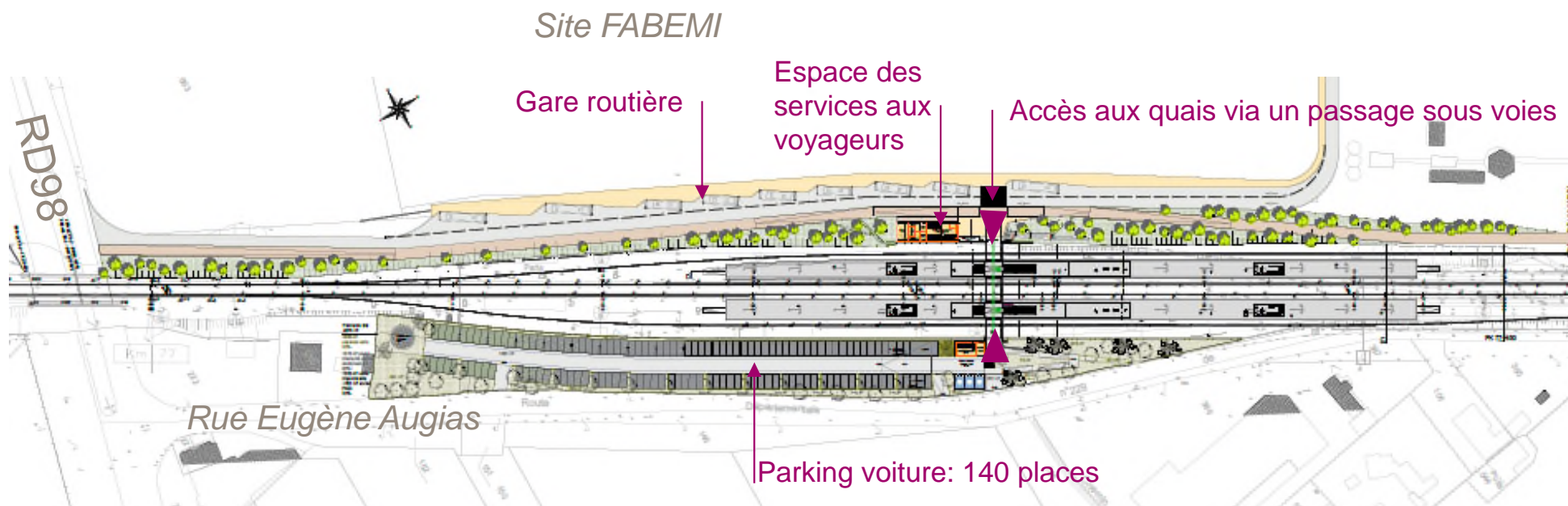
VUE AXONOMÉTRIQUE INDICATIVE



LE PROJET DE PEM

AVEC DÉCONSTRUCTION DU BÂTIMENT VOYAGEURS EXISTANT

Un site lisible



- Un parking lisible avec un alignement des places de stationnement de part et d'autre de la voie de desserte.
- Une voie de desserte axée sur le château d'eau qui permet la mise en valeur de cet ouvrage.
- Un aménagement paysager autour du château d'eau.

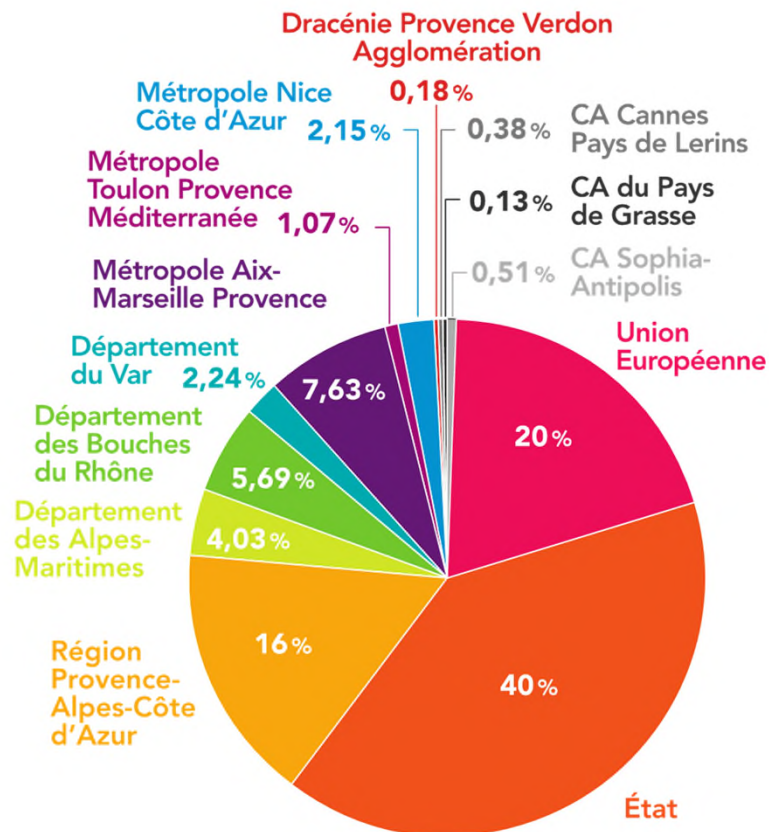
COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET DES PHASES 1&2

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET DES PHASES 1&2

Coût aux conditions économiques de juillet 2020 :

Phase 1	898 M€
Phase 2	2 742 M€
Total	3 640 M€

Opération de la Pauline: 116 M€



Financement SLNPCA (40%) :

- ▶ Budget des collectivités partenaires
- ▶ Financement des entreprises via des taxes locales :
 - Taxe sur les bureaux
 - Taxe additionnelle sur la taxe de séjour

MERCI DE VOTRE ATTENTION