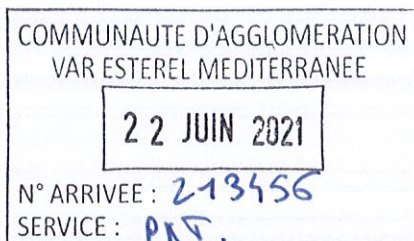




RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président



Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président de la Communauté
d'agglomération Var Estérel
Méditerranée
624, Chemin Aurélien
83707 SAINT RAPHAEL

RM/DIGE-D21-01717

Marseille, le 18 JUN 2021

Monsieur le Président,

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, trois Départements et trois Métropoles soutiennent collectivement avec vigueur depuis des années, entre dans une phase décisive avec le lancement prévu avant fin de l'année 2021 de l'enquête d'utilité publique.

La mobilisation, sans faille, des collectivités rejointes par trois Communautés d'agglomération du Var et des Alpes-Maritimes, a su convaincre le Gouvernement de valider cette nouvelle étape du projet puis de s'engager à financer ses phases 1 et 2 à hauteur de près de 1,4 milliard d'euros.

Le comité de pilotage du projet réuni le 19 avril 2021 a en effet validé le protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA. Vous voudrez bien en trouver, ci-joint, copie. Ce document a par ailleurs été adopté par l'assemblée plénière du Conseil Régional le 23 avril dernier.

Ce protocole acte la participation à parité entre l'État et les collectivités, soit 40% chacun au maximum, au coût du projet pour les phases 1 et 2, les principes de solidarité entre les collectivités sur l'ensemble du projet et la nécessité de constituer un établissement public local bénéficiant d'une ressource de financement propre selon les possibilités offertes par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 pour réduire la contribution des collectivités.

... / ...



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – télécopie 04 91 57 51 51

Les bénéfices que nous attendons du projet sont majeurs, par la désaturation des nœuds ferroviaires pour les transports du quotidien, le rapprochement des métropoles régionales et la réalisation d'un corridor ferroviaire de l'arc méditerranéen, obtenu grâce à notre volonté commune auprès de l'Union européenne.

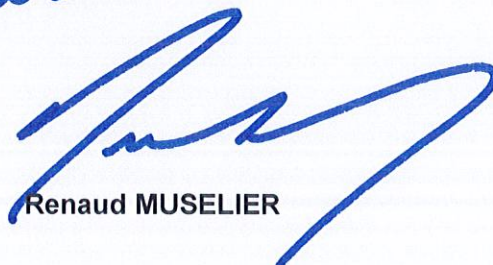
Les aménagements prévus en phase 2 permettront notamment d'augmenter et de fiabiliser la desserte ferroviaire de votre territoire depuis la Côte d'Azur et l'Italie à l'est et depuis Marseille et Toulon à l'ouest. Les phases suivantes du projet apporteront aux portes de votre territoire de nouvelles connexions rapides avec les grandes métropoles régionales.

Compte tenu des apports du projet pour votre territoire et pour faciliter la conduite opérationnelle du projet, il serait normal que votre collectivité puisse pleinement intégrer ce projet.

Dans la continuité de la réunion organisée par le sous-préfet de Draguignan avec les collectivités de l'est varois, la Région propose donc de vous associer au comité de suivi et aux discussions sur le financement de la LNPCA dans la perspective de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

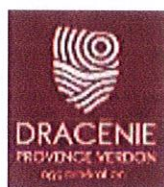
En espérant pouvoir vous compter parmi les partenaires du projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Amicalement



Renaud MUSELIER

P.J. : Protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.



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

Entre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Préambule

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

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

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

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

Enjeux pour le territoire régional et ses habitants

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rappel historique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cadre

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

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

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

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

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

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

Article 1: Objet du présent protocole

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

Article 2 : Consistance du programme d'opération

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

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

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

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

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

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

Il repose :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRI = Provisions Identifiées

PRNI = Provisions Non Identifiées

MOE = Maîtrise d'Œuvre

MOA = Maîtrise d'Ouvrage

CE = Conditions Economiques

Article 4 : Dispositions financières

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

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

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

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

1- Les parties se rejoignent sur les analyses suivantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4.3 : Principes de répartition entre les collectivités

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

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

Avec,

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

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

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

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

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

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	40,00%
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	10,35%
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	14,51%
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	5,71%
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	19,41%
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	2,73%
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	5,52%
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	0,45%
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	0,99%
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	0,33%
Région Provence – Alpes - Côte d'Azur		40,00%	soit	553,34	M€
Département des Alpes Maritimes		10,35%	soit	143,16	M€
Département des Bouches du Rhône		14,51%	soit	200,73	M€
Département du Var		5,71%	soit	79,01	M€
Métropole Aix-Marseille-Provence		19,41%	soit	268,49	M€
Métropole Toulon Provence Méditerranée		2,73%	soit	37,79	M€
Métropole Nice Côte d'Azur		5,52%	soit	76,31	M€
Dracénie Provence Verdon Agglomération		0,45%	soit	6,20	M€
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins		0,99%	soit	13,76	M€
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse		0,33%	soit	4,55	M€

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

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

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

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

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

Article 4.4 : Engagements concernant les phases 3 et 4

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

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

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

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

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

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

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

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

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

Article 6 : Partage des risques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7 : Calendrier prévisionnel

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8 : Gouvernance

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

Article 9 : Entrée en vigueur

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

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

Pour l'Etat

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

Christophe MIRMAND

Pour SNCF Réseau

Le Directeur Général Délégué

Pour Gares & Connexions

La Directrice de la Direction régionale
Des Gares Occitanie & Sud

Agnès MOUTET-LAMY

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Président du Conseil régional

Renaud MUSELIER

Pour le Département des Bouches-du-Rhône

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

Pour le Département des Alpes-Maritimes

Le Président du Conseil départemental

Charles Ange GINESY

Pour le Département du Var

Le Président du Conseil départemental

Marc GIRAUD

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Le Président de la Métropole

Hubert FALCO

Pour la Communauté d'agglomération Cannes
Pays de Lérins

Le Président de la Communauté d'agglomération

David LISNARD

Pour la Communauté d'agglomération
Dracénie Provence Verdon agglomération

Le Président de la Communauté d'agglomération

Richard STRAMBIO

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Le Président de la Communauté d'agglomération

Jérôme VIAUD

ANNEXES

annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

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

annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020

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

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

annexe 6 : les objectifs visés en termes de services

Annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I Récapitulatif des coûts du projet (y compris AVP)

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

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

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

	Remisage TER Nice Saint Roch	21	21
	Renforcement IFTE/CSS 06	21	21
	Total phases 1 & 2 programme de base avec AVP	3 366	3 546
13	Pour mémoire, 4ème voie de Blancarde à la Penne-sur-Huveaune en phase ultérieure	337	337

I PROGRAMME DE BASE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- | | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">- Construction des deux entonnements, au Nord et à l'Est, permettant depuis les tunnels bitubes adjacents l'alternat à quai dans chaque sens à V100 sur voies directes, V60 sur voies déviées- Voies et équipements ferroviaires dans les entonnements- L'ensemble des équipements de sécurité (ventilation / désenfumage) répondant à la double exigence de la réglementation ERP enfoui et sécurité des tunnels ferroviaire (ITI et STI) au titre du statut de « point de combat du feu » de la gare- Sous-station gare centrale au niveau du poste 2- Fonctionnement exploitation en système de doublet de ligne surface / souterrain (commande centralisée unique)- Installations ferroviaires pour l'évacuation des matériaux par le fer | |
|--|--|--|

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

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

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

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

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

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

II 4eme voie – Phases ultérieures

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

Annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 23 juin 2020

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

à

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

Réf. : D20009066

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

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

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

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

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

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

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

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

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

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

En phase 2

Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée :

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

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

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

Secteur des Bouches du Rhône

En phase 1

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

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

Sur la ligne de Marseille à l'Estaque :

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

En phase 2

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

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

La traversée souterraine de Marseille comprenant :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jean-Baptiste DJEBBARI

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

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

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

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

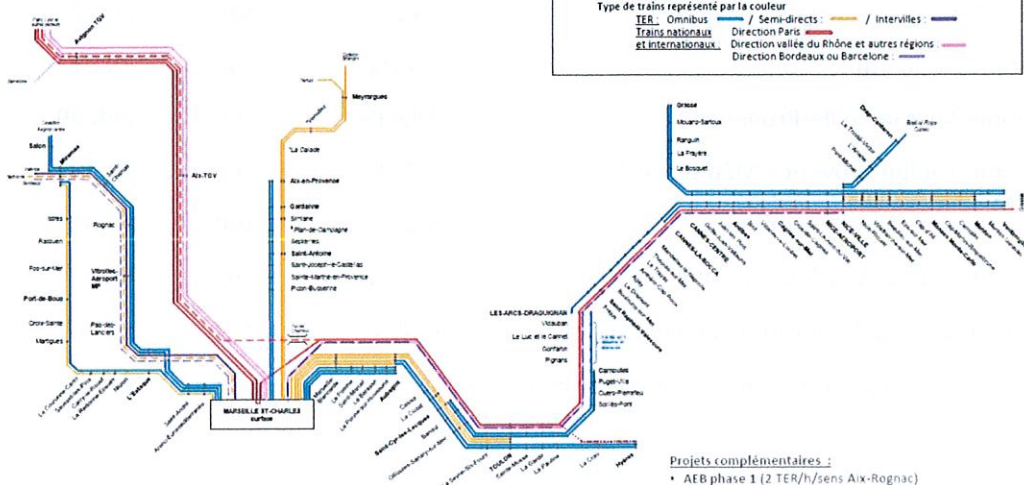
Echéancier AE LNPCA en M€ constants aux conditions de Juillet 2020 Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement des opérations aux conditions économiques de juillet 2020		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Phase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

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

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	40,00%
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	10,35%
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	14,51%
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	5,71%
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	19,41%
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	2,73%
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	5,52%
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	0,45%
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	0,99%
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	0,33%
Région Provence – Alpes - Côte d'Azur		40,00%	soit	553,34	M€
Département des Alpes Maritimes		10,35%	soit	143,16	M€
Département des Bouches du Rhône		14,51%	soit	200,73	M€
Département du Var		5,71%	soit	79,01	M€
Métropole Aix-Marseille-Provence		19,41%	soit	268,49	M€
Métropole Toulon Provence Méditerranée		2,73%	soit	37,79	M€
Métropole Nice Côte d'Azur		5,52%	soit	76,31	M€
Dracénie Provence Verdon Agglomération		0,45%	soit	6,20	M€
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins		0,99%	soit	13,76	M€
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse		0,33%	soit	4,55	M€

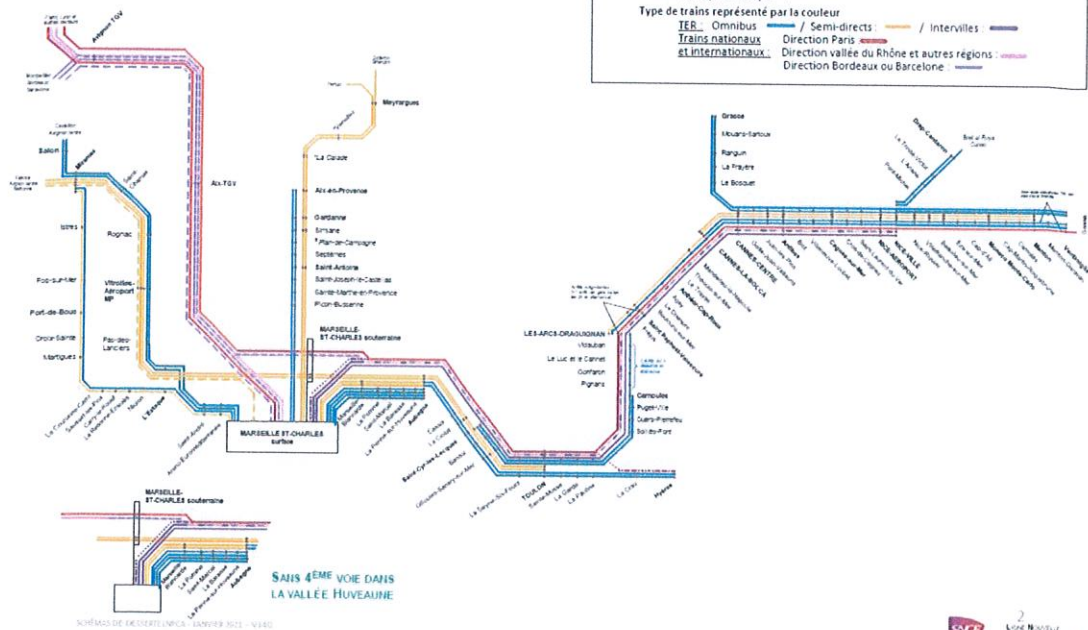
Annexe 6 : les objectifs visés en termes de services en phases 1 & 2

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



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

Légende :	
Fréquence des trains portée par le type de trait	
—	trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
—	pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
—	pointillé court = train non cadencé
Arrêts :	
○	arrêt systématique
○	arrêt non systématique
○	* : halte en projet (à confirmer)
Type de trains représenté par la couleur	
TER Omnibus	Semi-directs
Trains nationaux	Direction Paris
et internationaux	Direction vallée du Rhône et autres régions
	Direction Bordeaux ou Barcelone





RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

**Monsieur Frédéric MASQUELIER
PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION ESTEREL
COTE D'AZUR AGGLOMERATION
624 CHEMIN AURELIEN
83700 SAINT-RAPHAEL**

Marseille, le 25 octobre 2024

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité auprès de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur une intervention financière pour l'opération dont l'objet est le suivant :

CRET Esterel Côte d'Azur - contrat d'objectif déchets - modernisation de la déchèterie de Puget sur Argens - équipement et filière de valorisation des déchets.

J'ai le plaisir de porter à votre connaissance que l'Assemblée régionale, réunie ce jour, vous a attribué, pour la réalisation de votre opération, une aide financière d'un montant de **300 000,00 €**.

Je me permets de vous rappeler, conformément au règlement budgétaire et financier en vigueur, que l'attribution de cette subvention s'accompagne d'une obligation d'association de la Région à toute opération de visibilité et de communication liée à ce projet.

Vous recevrez prochainement l'acte d'attribution précisant les modalités à remplir pour en obtenir le règlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Renaud MUSELIER

Dossier enregistré sous le numéro 2023 08915

Hôtel de Région
27, place Jules-Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – télécopie 04 91 57 51 51



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

**Monsieur Frédéric MASQUELIER
PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION ESTEREL
COTE D'AZUR AGGLOMERATION
624 CHEMIN AURELIEN
83700 SAINT-RAPHAEL**

Marseille, le 25 octobre 2024

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité auprès de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur une intervention financière pour l'opération dont l'objet est le suivant :

CRET Estérel Côte d'Azur - contrat d'objectif déchets - modernisation de la déchèterie des Adrets de l'Estérel - équipement et filière de valorisation des déchets.

J'ai le plaisir de porter à votre connaissance que l'Assemblée régionale, réunie ce jour, vous a attribué, pour la réalisation de votre opération, une aide financière d'un montant de **300 000,00 €**.

Je me permets de vous rappeler, conformément au règlement budgétaire et financier en vigueur, que l'attribution de cette subvention s'accompagne d'une obligation d'association de la Région à toute opération de visibilité et de communication liée à ce projet.

Vous recevrez prochainement l'acte d'attribution précisant les modalités à remplir pour en obtenir le règlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

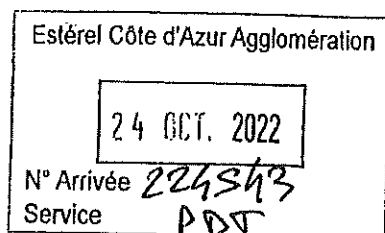
Renaud MUSELIER

Dossier enregistré sous le numéro 2023_09197

Hôtel de Région
27, place Jules-Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – télécopie 04 91 57 51 51

Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le Président



Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président de la Communauté d'agglomération
Var Estérel Méditerranée
624, Chemin Aurélien
83707 SAINT RAPHAEL

Marseille, le 13 octobre 2022

Dossier suivi par :
Directeur Général - Victor ALONSO
Secrétariat - Corinne LESCURE
SLNPCA_Secretariat@maregionsud.fr
Réf. Courrier : SLNPCA 2022-008

Monsieur le Président,

À la demande des 10 collectivités partenaires et financeurs du projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, l'État a créé par ordonnance du 2 mars 2022 un établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA). Sa mission est de porter la participation financière des collectivités territoriales ou groupements de collectivités, de même que tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de l'infrastructure ferroviaire et à la gouvernance du projet.

Comme j'ai pu vous le proposer, par courrier en tant que Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 18 juin 2021, la Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée pourrait participer au financement du projet et rejoindre la SLNPCA. Dans ce courrier, je mettais en exergue les bénéfices apportés notamment par les aménagements prévus en phase 2 du projet qui permettront d'augmenter et de fiabiliser la desserte ferroviaire de votre territoire depuis la Côte d'Azur et l'Italie à l'est et depuis Marseille et Toulon à l'ouest.

Lors du premier conseil d'administration que j'ai eu l'honneur de présider, nous avons décidé de rendre l'outil de financement complètement opérationnel courant 2023.

C'est la raison pour laquelle, je souhaiterais connaître, d'ici la fin de l'année 2022, votre décision relative à votre souhait d'intégrer ou non le partenariat de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, projet ferroviaire le plus important dans notre région depuis des décennies.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.

Renaud MUSELIER,

A large, stylized handwritten signature in black ink, belonging to Renaud Muselier.

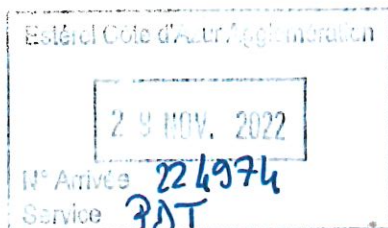
*Président du conseil d'administration
de la Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur.*



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France



Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président d'Estérel Côte d'Azur
Agglomération
624 chemin Aurelien (rond-point A.
Karr)
CS 50 133
83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

RM/SAH-D22-02744

Marseille, le jeudi 10 novembre 2022

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 23 septembre 2022, vous appelez mon attention sur la mise en œuvre de la clause de revoyure du Contrat régional d'équilibre territorial (CRET) 2020-2022 « Estérel Côte d'Azur Agglomération – Communauté de Communes Pays de Fayence ».

Le contrat a été voté le 13 décembre 2019, notifié le 10 juin 2020, et il est donc valide jusqu'au 10 juin 2023. Aussi, à la suite de votre demande, nous vous proposons de nous transmettre vos propositions de modifications de la programmation et vos nouvelles fiches opérations.

Un travail technique pourra avoir lieu pour identifier les opérations éligibles aux cadres d'intervention régionaux ; ces propositions devant s'inscrire dans la même enveloppe budgétaire du contrat initial.

Par la suite, un avenant au contrat régional d'équilibre territorial de votre territoire pourra être proposé au vote des élus du conseil régional.

... / ...



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

Le service Aménagement et Habitat se tient à votre disposition pour vous accompagner dans l'élaboration de ce nouveau contrat (Karima Rezoug – krezoug@maregionsud.fr).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Renaud MUSELIER

Saint-Raphaël, le 18 novembre 2022

Monsieur Renaud MUSELIER
Président du CA de la Société de la Ligne
Nouvelle Provence Côte d'Azur
Hôtel de région
27 place Jules Guesde
13481 Marseille CEDEX 20

N/REF : FM/JAC/IMM/BR - N°20222656

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Cabinet du Président

OBJET : Projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier du 13 octobre dernier par lequel vous invitiez l'agglomération que je préside, à se prononcer sur sa participation financière au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur.

Vous savez pertinemment que la déclaration d'utilité publique du 18 octobre 2022 ne porte que sur les phases 1 et 2 de la LNPCA qui ne vise qu'à l'aménagement de la gare Saint Charles de Marseille, la création d'une gare nouvelle de desserte de l'aéroport de Nice et l'amélioration du réseau local de la métropole Toulonnaise.

Vous savez également que les phases 3 et 4 constituent un projet autonome et distinct comme l'a encore récemment rappelé le Directeur territorial de SNCF Réseaux, Monsieur Karim TOUATI.

Ce dernier précisait même à des administrés de l'agglomération Esterel Côte-d'Azur, que le calendrier visant à définir les modalités de lancement de ces deux phases et de la mise en œuvre ou non d'un débat public n'avaient toujours pas été arrêté à ce jour. En tout état de cause, l'horizon avancé pour ces dernières phases est au mieux fixé à 2050...

Ce qui est certain à ce stade, c'est que ni les phases 1 et 2, ni la préfiguration de 2014 des phases 3 et 4 ne prennent en compte les enjeux territoriaux de desserte secondaire des communes littorales et de l'arrière-pays des 3 départements traversés, notamment le Var, alors qu'il s'agit là de la condition absolue de réussite d'un tel projet.

Si l'objet véritable consistait à réaliser une ligne nouvelle qui dans sa traversée du département du Var devrait se traduire par la création d'une gare nouvelle sur le secteur du Muy, la bonne gestion des moyens financiers et des réseaux aurait dû conduire à renforcer en priorité le réseau secondaire et à prévoir dès les phases 1 et 2 l'aménagement d'un maillage autour d'un nœud ferroviaire permettant la desserte des territoires du Pays de Fayence, de la Dracénie, de la Provence Verte, du Golfe de Saint-Tropez ou d'Esterel Côte d'Azur.

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Il n'en est rien, malheureusement, ce qui témoigne du peu de cas fait aux territoires de notre département en pleine expansion comme c'est le cas dans notre agglomération avec une démographie en hausse et en moyenne supérieure aux autres territoires régionaux (+17.7 % à l'horizon 2035), et qui est par ailleurs la première agglomération touristique du Var représentant presque un quart du potentiel accueil lits (23.5 % des lits touristiques, soit 272 000 lits, 3^{ème} rang des nuitées varoises).

Il n'est visiblement pas fait cas à ce jour de la fréquentation de la gare de Saint-Raphaël qui accueillait plus de 820 000 passagers TGV en 2019.

Ainsi, à ce stade, le projet interroge, par ses faiblesses, la stratégie Transports-Déplacements de la région Sud en matière de modes alternatifs et complémentaires de circulation, que ce soit en fret ou voyageurs. C'est une vraie question de solidarité puisque, vous le savez, la population de l'Est varois abonde au même titre que le reste de la population de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, aux impôts locaux régionaux que vous prélevez.

Le sujet sera certainement abordé dans les prochains mois, ou prochaines années lors de la consultation sur les phases 3 et 4 si elle a lieu, de la pertinence à engager plusieurs milliards d'euros pour viser un gain d'une heure sur un trajet Paris-Nice. Ça n'a pas aujourd'hui le même sens ni le même impact que le gain en 2001 de cette même heure de trajet entre Paris et Marseille. Notre société, les mentalités et le monde n'ont plus rien de commun avec celui de la France de 2001. Encore moins avec celui de 2050, pour un service qui vaudra pour les deux générations à venir (2050-2100).

Ce projet est donc un projet du XX^{ème} siècle, porté par des gens du XX^{ème} siècle. Il est donc pour moi inadapté au XXI^{ème} siècle. Dans un sens, il est déjà obsolète au moment même où la « grande vitesse à la française » a pris un retard technologiquement admis par tous. Vous n'êtes certes pas responsable de ce retard technologique mais vous l'êtes relativement à l'ambition que vous donnez à ce projet, conjointement au gouvernement.

Financer en outre l'aménagement d'une gare ayant pour vocation unique de desservir un aéroport (celui de Nice en l'occurrence) semble assez éloigné des objectifs que vous vous fixez en termes de réduction de consommation carbone que vous affichez à travers « une cop d'avance » qui semble déjà largement dépassée et sonne étonnamment faux au regard de vos engagements pris publiquement dans votre partenariat avec la Première Ministre Elisabeth BORNES de faire de la Région PACA un laboratoire de la transition énergétique.

Cela est d'autant plus flagrant que le projet de ligne nouvelle ne pourra se réaliser qu'en sacrifiant les massifs forestiers et géologiques, les zones agricoles et d'habitation situés entre Marseille, Cassis, La Ciotat, Bandol et Toulon et qu'il en sera de même pour la traversée du massif de l'Esterel, site Natura 2000 qu'il est prévu de traverser de part en part via un tunnel creusé dans ce bijou géologique et naturel.

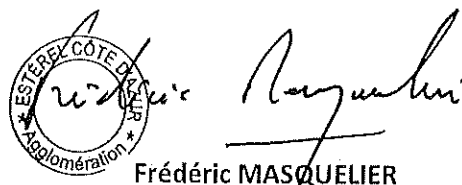
Nous sommes loin du compte et c'est la raison pour laquelle, notre territoire n'ayant rien à y gagner mais plus certainement beaucoup à y perdre, nous ne participerons pas à ce projet.

Enfin et pour conclure, je tenais à vous rappeler que le nom de l'agglomération que je préside n'est plus, depuis juin 2021, « Communauté d'Agglomération Var Esterel Méditerranée », ex CAVEM, mais « Esterel Côte d'Azur agglomération ».

Connaître le nom des acteurs de son territoire, est aussi la marque de l'intérêt que l'on y porte. C'est ce qui manque finalement au projet que vous soumettez au territoire de notre agglomération et à toute sa population.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations les plus cordiales.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

Barbera Marie

De: Bérangère ROUPPERT <b.rouppert@esterelcotedazur-agglo.fr>
Envoyé: mardi 21 mars 2023 12:05
À: Valérie ALLEGRE; Alexandra BUY
Cc: alaroche@esterel-cotedazur.com; Brigitte LANCINE FRE
Objet: TR: Avenant CRET ECAA-CCPF - inscription OJ assemblée plénière 24 mars

Importance: Haute

Mesdames,
Pour votre information.
Bien à vous,
Bérangère



Bérangère ROUPPERT

DIRECTRICE DE CABINET

Cabinet du Président

04 83 09 84 48 | 68 36 – 06 21 09 05 34

b.rouppert@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr - deveco.esterelcotedazur-agglo.fr



Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. Si vous recevez ce message par erreur, merci de le détruire et d'en avertir immédiatement l'expéditeur. Adoptez l'éco-attitude : N'imprimez et ne stockez ce courriel que si c'est vraiment nécessaire !

De : POLLET Geraldine <gpollet@maregionsud.fr>

Envoyé : mardi 21 mars 2023 12:03

À : Bérangère ROUPPERT <b.rouppert@esterelcotedazur-agglo.fr>

Cc : GUENOU Malika <mguenou@maregionsud.fr>; DESSIVAUX Frédéric <fdessivau@maregionsud.fr>

Objet : TR: Avenant CRET ECAA-CCPF - inscription OJ assemblée plénière 24 mars

Importance : Haute

Bonjour Madame Rouppert

Suite à votre interrogation ci-dessous, je vous confirme que l'avenant à votre CRET sera présenté au vote des élus de la Région ce vendredi 24 mars.

Cordialement

Geraldine POLLET

Directrice Générale Adjointe des Services

Direction Générale Aménagement du Territoire et Développement Durable

Hôtel de Région - 27 place Jules Guesde - 13481 Marseille cedex 20

Tél : 0488736498



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
SUD**
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR



De : Bérangère ROUPPERT <b.rouppert@esterelcotedazur-agglo.fr>

Envoyé : lundi 20 mars 2023 22:12

À : GUENOU Malika <mguenou@maregionsud.fr>

Cc : SIMEONI Raphaëlle <rsimeoni@maregionsud.fr>; LANCINE Brigitte <b.lancine@ville-frejus.fr>;
alaroche@esterel-cotedazur.com; Valérie ALLEGRE <v.allegre@esterelcotedazur-agglo.fr>

Objet : Avenant CRET ECAA-CCPF - inscription OJ assemblée plénière 24 mars

Importance : Haute

Madame,

Estérel Côte d'Azur Agglomération bénéficie avec la Communauté de communes du Pays de Fayence d'un Contrat Régional d'Equilibre Territorial pour la période 2020-2022 dont la validité prend fin le 10 juin 2023.

La revoyure à mi-parcours de ce CRET sollicitée par le Président d'Estérel Côte d'Azur Agglomération par courrier du 07/03/2022 puis par relance en date du 23/09/2022 a reçu un accord favorable de M. le Président de la Région par courrier en date du 10 novembre 2022, engageant nos services à proposer une programmation de projet pour l'avenant de revoyure au service Aménagement et Habitat de la région, en charge de notre accompagnement sur ce dossier.

Après plusieurs échanges techniques et selon un planning fixé par le service Aménagement et Habitat, une proposition de programme de revoyure et des fiches projets ont été envoyées par mail le 19 janvier 2023. Cette programmation a connu quelques ajustements, notamment pour donner suite aux échanges techniques avec les services de la région concernés par les projets, en date du 17/02/2023.

Lors de la dernière réunion entre le service contractualisation d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et le service Aménagement et Habitat de la Région en date du 28/02/2023, le service a annoncé une date limite d'arbitrage **fixée au 15 Mars 2023** par la direction et le cabinet de la région, **pour un vote en assemblée plénière du 24/03/2023.**

A ce jour, le service Aménagement et Habitat sollicité par mail le 15/03 et ce jour le 20/03 n'a pas reçu de validation.

Dans ce contexte, je me permets de vous contacter afin que vous me confirmiez l'inscription de l'avenant de revoyure du CRET 2020/2022 à l'OJ de l'assemblée plénière du 24 mars.

En vous remerciant par avance pour votre réponse.

Très cordialement,

**Estérel,
côte d'azur**
AGGLOMÉRATION

Bérangère ROUPPERT

DIRECTRICE DE CABINET

Cabinet du Président

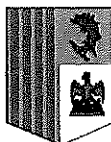
04 83 09 84 48 | 68 36 – 06 21 09 05 34

b.rouppert@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr - deveco.esterelcotedazur-agglo.fr



Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. Si vous recevez ce message par erreur, merci de le détruire et d'en avertir immédiatement l'expéditeur. Adoptez l'éco-attitude : N'imprimez et ne stockez ce courriel que si c'est vraiment nécessaire !



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président
Estérel Côte d'Azur Agglomération
624 Chemin Aurélien
CS 50133
83707 SAINT-RAPHAËL Cedex

Marseille, le 29 mars 2023

Monsieur le Président,

Vous avez très clairement affirmé, par voie de presse, votre opposition au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, le plus grand chantier ferroviaire français du XXI^e siècle, dont les bénéfices en termes de mobilité et d'environnement pour le territoire régional sont incontestables.

Pire encore, votre intercommunalité est la seule absente du tour de table financier et institutionnel, pour un projet financé à 40% par l'Etat, 40% par les collectivités territoriales (dont 40% pour la Région), et 20% par l'Union européenne. Vous prenez donc la décision de ne pas vous associer à ce dossier de dimension européenne, nationale et régionale, aux impacts locaux évidents, ce qui pose de grandes difficultés dans l'avancement de ce projet d'intérêt général.

Cette situation est particulièrement regrettable, dans la mesure où les gains pour votre propre territoire sont majeurs :

- Une augmentation de la ponctualité des trains, de 92 à 97% pour les trains en gare de Fréjus et Saint-Raphaël
- Un train tous les quarts d'heure en provenance et à destination de Cannes, Nice et Monaco
- 500.000 voyageurs supplémentaires en 2030 dans les gares de l'Estérel Côte d'Azur Agglomération
- 15 à 20 minutes de gain de temps pour la desserte TGV des gares de Fréjus et Saint-Raphaël

Ces bénéfices très clairs seront, d'ailleurs, encore accentués par les effets de l'ouverture à la concurrence menée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et pour laquelle vous n'avez jamais manifesté votre soutien ni votre contribution. Dans ce cadre, les trains à destination de Marseille, Toulon, Cannes et Nice seront doublés, sans aucun impact sur la desserte TGV !

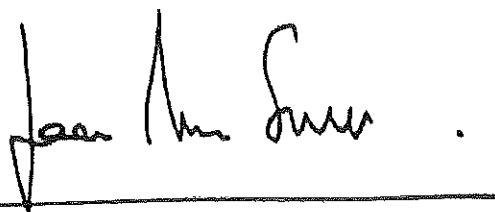
Aussi, les besoins de mobilité de vos habitants, comme des touristes, sont parfaitement traités par ce projet conséquent et collectif, auquel vous avez fait le choix de ne pas vous associer. Vous refusez donc d'améliorer, aux côtés de la Région, la mobilité de nos concitoyens, et vous refusez par la même occasion de répondre aux enjeux de décarbonation de nos transports.

Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel évident, elle pose aussi une problématique budgétaire majeure, chaque collectivité étant financièrement engagée dans ce dossier.

Aussi, je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Pierre SERRUS

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Pierre Serrus', is written over a horizontal line.

Jean Pierre SERRUS
Vice-Président délégué aux transports
et à la mobilité durable

Saint-Raphaël, le 07 juin 2023

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20

Un destin en commun.

N/REF : FM/VA/SC/ABE /N°2023-002201 **RAR 1A 158 028 1409 0**

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Service contractualisation

04 94 19 34 75 – courriel : a.buy@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : CRET 2020-2022 Estérel Côte d'Azur Agglomération – Communauté de Communes Pays de Fayence
Vote de l'avenant N°1 mettant en œuvre la clause de revoyure

Pièce jointe : Avenant N°1 au CRET inscrit à l'ODJ de la commission permanente du 24 mars

Copie à : M. René UGO - Président de la Communauté de Communes du Pays de Fayence

Monsieur le Président,

Estérel Côte d'Azur Agglomération est cosignataire avec la Communauté de Communes du Pays de Fayence d'un Contrat Régional d'Equilibre Territorial 2020-2022, notifié le 10 juin 2020 pour une durée de 3 ans et pour un montant d'aide maximum de 10 235 827 €. Comme vous le savez, ce contrat qui prend fin le 10 juin 2023 contient une clause de revoyure à mi-parcours permettant par avenant « *de revoir la programmation, de la réorienter en fonction de la maturité des projets ou d'intégrer de nouvelles opérations* ».

La mise en œuvre de cette clause de revoyure a fait l'objet de précédents échanges, pour mémoire :

- Par courrier en date du 07 mars 2022, je vous demandais de bien vouloir faire valoir la clause de revoyure du CRET 2020-2022 d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et de la Communauté de communes du Pays de Fayence en attendant de pouvoir bénéficier du dispositif « Nos territoires d'abord ».
- En l'absence de réponse de votre part, par courrier du 23 septembre 2022, je vous ai à nouveau interpellé et demandé d'exprimer votre accord ou les raisons de votre refus.
- C'est finalement par le courrier du 10 novembre 2022, que vous me proposez la mise en place d'un travail technique pour identifier les projets éligibles aux cadres d'intervention régionaux en vue de la signature d'un avenant qui sera proposé au vote des élus régionaux.

Un destin en commun.

ESTEREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

C'est ainsi, qu'après plusieurs comités techniques entre nos services dès le 10 novembre 2022 puis 19 janvier 2023 et de nombreux échanges électroniques, téléphoniques et réunions de suivi organisées à distance, qu'une programmation identifiant les projets éligibles a été proposée le 17 février 2023. L'avenant N°1 au Contrat Régional d'Equilibre Territorial d'Estérel Côte d'Azur Agglomération prenant en compte la prolongation du contrat et la nouvelle programmation (ci-joint) rédigé par vos services a été inscrit à l'ordre du jour de la commission permanente du 24 mars 2023.

Cependant, cet avenant n'a pas été voté en Commission permanente du 24 mars 2023.

Pourtant, par la délibération N°23-0067 la commission permanente du 24 mars, a affirmé :

« qu'en attendant le vote des contrats de nouvelle génération, la Région honore les engagements pris dans le cadre des Contrats régionaux d'équilibre territorial ; que toutes les opérations présentées sont la déclinaison des Contrats régionaux d'équilibre territorial qui portent la politique d'aménagement et de développement équilibrés de l'ensemble du territoire régional, en prenant en compte les spécificités des territoires et les besoins de leurs habitants, que l'initiative revient donc aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale, partenaires des Contrats régionaux d'équilibre territorial qui, s'ils considèrent l'habitat comme prioritaire et participent au co-financement des opérations, trouveront l'appui du Conseil régional ; » ,

et a approuvé les conventions et avenants au CRET en cours, notamment l'avenant de revoyure du CRET Provence Verte Verdon.

L'avenant n°1 au CRET 2020-2022 d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et Communauté de communes du Pays de Fayence ne figure toutefois pas dans les documents approuvés par cette délibération.

Par ailleurs, mon cabinet a contacté à plusieurs reprises par courriel et téléphone votre cabinet et votre administration (Mmes GUENOU, SIMEONI et POLLET) avant et après le vote. S'il a pu lui être assuré que l'avenant serait présenté au vote, plus aucune réponse n'a été apportée par la suite.

Je m'étonne de l'absence de ce vote, de l'absence de communication sur ce rejet de la commission permanente et vous demande de bien vouloir m'expliquer les raisons du silence concernant la situation de cet avenant, et, si cela était corroboré, les raisons de ce refus.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Saint-Raphaël, le 13 JUIL. 2023

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481, Marseille Cedex 20

N/REF : VA/FL RAR : 1A 199 196 8664 9
Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse
Affaire suivie par : Service Juridique
Tel : 04 89 25 81 39

OBJET : Mise en demeure de communiquer les raisons du silence concernant la situation de l'avenant de revoyure au Contrat Régional d'Equilibre Territorial

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous adresse une mise en demeure en vue de me communiquer les raisons pour lesquelles l'avenant de revoyure au Contrat Régional d'Equilibre Territorial (CRET) 2020-2022, signé par Estérel Côte d'Azur Agglomération et la Communauté de Communes du Pays de Fayence, n'a pas été présenté au vote de la commission permanente de la Région du 24 mars 2023.

Ce projet d'avenant qui avait été placé à l'ordre du jour de la commission permanente du 24 mars 2023, n'a finalement pas été présenté au vote sans m'en avoir informé, ni communiqué une quelconque justification.

Lors de cette même commission, ont pourtant été approuvés les conventions et avenants au CRET en cours, notamment l'avenant de revoyure du CRET Provence Verte Verdon. Il semblerait ainsi que ce retrait de l'ordre du jour fut spécifique à l'avenant concernant Estérel Côte d'Azur Agglomération et la Communauté de Communes du Pays de Fayence.

Ne pouvant pas imaginer qu'un choix si pénalisant pour notre territoire n'ait pu être conduit sans justification légitime, j'ai ainsi souhaité recueillir les raisons qui vous ont conduit à ne pas présenter l'avenant de revoyure au vote lors de la séance du 24 mars 2023.

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION
624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX
TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

De ce fait, dès fin mars 2023, mon cabinet et mon administration se sont heurtés à un silence constant lorsque ces derniers ont interpellé votre cabinet et administration à ce sujet. J'ai été confronté au même silence lorsqu'au 7 juin 2023, je vous ai adressé un courrier par lequel je vous demandais de "bien vouloir m'expliquer les raisons du silence concernant la situation de cet avenant, et, si cela était corroboré, les raisons de ce retrait."

Sans réponse à mes interrogations dans les meilleurs délais, je serai contraint d'envisager une procédure nécessaire à l'obtention de ces informations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Président

Frédéric Masquelier
Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION
624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX
TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Saint-Raphaël, le 15/11/2023

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20

N/REF : FM/VA/SC/ABE /N°2023-005385

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Service contractualisation

04 94 19 34 75 – courriel : a.buy@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : Dispositif « Nos territoires d'abord » - Estérel Côte d'Azur Agglomération
Lettre envoyée en RAR n°1A 153 125 1995 9

Copie conforme faite à : M. Le Préfet du Var et Madame la Sous-préfète de Draguignan

Monsieur le Président,

Estérel Côte d'Azur Agglomération était cosignataire avec la Communauté de Communes du Pays de Fayence d'un Contrat Régional d'Equilibre Territorial 2020-2022 qui a pris fin le 10 juin 2023, malgré nos nombreuses demandes de mise en œuvre de la clause de revoyure (dont le courrier du 07 mars 2022 resté sans réponse et celui du 23 septembre 2022 auquel vous avez proposé le vote d'un avenant au CRET). Les courriers des 7 juin et 13 juillet 2023 vous prient de bien vouloir communiquer sur les raisons du silence concernant la situation de cet avenant sont aussi restés sans réponse.

Par courrier en date du 7 mars 2022, je vous ai indiqué mon souhait de souscrire au nouveau dispositif contractuel de la Région « Nos territoires d'abord » à l'issue du CRET en cours.

Toutefois, Estérel Côte d'Azur Agglomération, le premier EPCI en termes de population parmi les 11 EPCI du Var hors métropole, ne s'est pas vu proposer ce nouveau dispositif à l'issue du CRET que vous n'avez de surcroît pas souhaité prolonger.

Pourtant, dans le Var, la Métropole Toulon Provence Méditerranée bénéficie de ce dispositif depuis le 13 décembre 2022 avec une enveloppe de 78 millions d'euros. Lors de la séance plénière du 16 décembre 2022, le conseil régional a approuvé le contrat regroupant les communautés de communes Cœur du Var, Golfe de Saint Tropez, Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures pour un montant de financement régional de 20 122 400€ et le contrat avec Dracénie Provence Verdon agglomération pour un montant de financement régional de 16 785 016 €.

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Par le présent courrier, je renouvelle la volonté pour mon territoire de contractualiser avec la Région dans le dispositif « Nos territoires d'abord » qui a pour objectif, selon la délibération qui le crée, de « faciliter la réussite des projets portés par les territoires et développer ses effets d'entraînement sur les investissements des collectivités locales ».

Le service contractualisation se tient à la disposition de vos services pour l'élaboration technique de ce nouveau contrat, pour lequel nous avons déjà des projets 100% verts prêts à débiter tels que le réaménagement durable du front de mer de Fréjus et Saint-Raphaël comprenant la désimperméabilisation et la renaturation du site et la création d'une piste cyclable et d'un TCSP, l'installation de bornes de rechargement pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire et la création d'une aire de covoiturage à Puget sur Argens.

Vous remerciant de bien vouloir m'indiquer le délai de signature que vous envisagez, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTEREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Saint-Raphaël, le 04/01/2024

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20

N/REF : FM/BR/SC/ABE /N°2024-000011

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Service contractualisation

04 94 19 34 75 – courriel : a.buy@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : Demande de subvention N° 2023_07457

Lettre envoyée en RAR n°1A 153 125 1996 6

Copie conforme faite à : M. Le Préfet du Var et Madame la Sous-préfète de Draguignan

Monsieur le Président,

Estérel Côte d'Azur Agglomération était cosignataire avec la Communauté de Communes du Pays de Fayence d'un Contrat Régional d'Equilibre Territorial 2020-2022.

J'ai eu confirmation écrite par votre Directrice générale adjointe des services le 21/03/2023 que vous aviez inscrit à l'ordre du jour de la commission permanente du 24 mars 2023, l'avenant N°1 du CRET mettant en œuvre la clause de revoyure du contrat et prolongeant ce dernier pour une durée de 7 mois c'est-à-dire jusqu'au 10 janvier 2024. Au sein de cette nouvelle programmation annexée à la délibération, vous proposez une enveloppe de 537 727€ pour les « actions en faveur de l'aménagement durable ».

C'est dans ce cadre que je sollicite en date du 11 mai 2023, l'attribution d'une subvention dudit montant pour l'aménagement durable du front de mer de Saint-Raphaël (dossier N°2023_07457).

Je suis fort étonné de votre réponse d'irrecevabilité du dossier en date du 11 décembre 2023, au motif que le projet n'est pas inscrit au CRET. Cette réponse m'amène à me questionner une fois de plus : notre territoire bénéficie-t-il encore d'un CRET ou bien ce dernier a-t-il pris fin le 10 juin 2023 en l'absence de vote d'avenant de prolongation ? En effet, mes courriers en date des 7 juin et 13 juillet 2023 vous priant de bien vouloir communiquer sur la situation de cet avenant sont restés sans réponses.

En outre, j'apprends également que notre co-contractant a pu lui bénéficier du nouveau dispositif mis en place par la Région et je m'interroge sur la raison de ce traitement particulier à l'égard de notre

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

territoire. En effet la Communauté de communes du Pays de Fayence avec qui Estérel Côte d'Azur Agglomération était liée pour les deux premiers CRET, bénéficie pour sa part du nouveau dispositif depuis l'assemblée plénière du 15/12/2023.

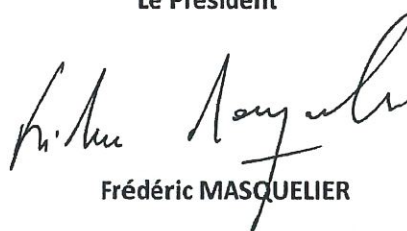
Aujourd'hui, le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération ne bénéficie d'aucun dispositif d'aide contractuel puisque vous n'avez pas non plus répondu à mes demandes de contractualisation dans le nouveau dispositif « Nos territoires d'abord » que je sollicite depuis le 07 mars 2022 et que je continue de solliciter dans mon courrier du 15 novembre dernier.

Je vous prie de m'apporter une réponse car le silence que vous entretenez depuis des mois, porte préjudice à l'ensemble de nos concitoyens, en privant le territoire de financements d'investissements qui permettraient d'atteindre les objectifs d'adaptation au changement climatique que porte la Région.

Ce sont finalement les administrés du territoire qui, en l'absence de soutien financier de la Région Sud, devront assumer la charge financière correspondante, ce dont ils seront informés et juges.

Dans l'attente d'une proposition de dispositif contractuel de financement, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

Pièce-jointe à ce courrier :

- Echange courriel du 31/03/2023
- Projet d'avenant N°1 au CRET d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et CC. Du Pays de Fayence et son annexe

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION
624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX
TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Vice-Président

en charge de l'Aménagement du territoire,

de l'aide aux communes et aux intercommunalités

Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président
Communauté d'agglomération Var
Estérel Côte d'Azur
624 chemin Aurélien
83700 SAINT-RAPHAEL

Marseille, le - 5 MARS 2024

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 4 janvier 2024, vous appelez mon attention sur la mise en œuvre de l'avenant relatif la clause de revoyure du Contrat régional d'équilibre territorial (CRET) 2020-2023 « Estérel Côte d'Azur Agglomération – Communauté de Communes Pays de Fayence ».

La Région déploie une nouvelle politique contractuelle appelée *Nos territoires d'abord* dont les principes ont été adoptés par délibération du 24 février 2022. Il s'agit d'abord de proposer une politique plus ambitieuse pour porter les objectifs du Plan climat *Gardons une cop d'avance* et du *Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité territoriale*, et répondre aux enjeux locaux. L'objectif est également de mieux articuler cette politique contractuelle d'aménagement du territoire avec le Contrat d'avenir et, de manière plus ponctuelle, avec les dispositifs nationaux tels que Petites villes de demain.

Cette politique privilégie une vision de long terme de l'aménagement du territoire en portant la durée des contrats à cinq ans. Le contenu des contrats est désormais structuré autour de six thématiques permettant de traduire un projet de territoire dans sa globalité :

- * la gestion et valorisation des déchets ;
- * la mobilité durable et les infrastructures cyclables et piétonnes ;
- * les énergies renouvelables ;
- * la réhabilitation énergétique des bâtiments publics et des logements ;
- * la sobriété foncière, l'aménagement durable et le foncier économique ;
- * la transition écologique, la préservation du patrimoine naturel et la résilience des territoires.

... / ...

Ces contrats constituent l'outil opérationnel de mise en œuvre des orientations régionales en matière d'accompagnement de la transition écologique des territoires.

Les contrats Nos Territoires d'Abord prennent la suite des Contrats régionaux d'équilibre territorial, pour lesquels depuis le 1^{er} janvier 2024 nous ne passons plus d'avenant, afin de privilégier la nouvelle politique mise en place.

D'autre part, je constate que les conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat Nos Territoires d'Abord. En effet, en raison de nos divergences sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) nous ne sommes pour l'heure pas à même de travailler sur une contractualisation comportant un volet mobilité sur lequel nous ne pouvons pas nous entendre à ce jour. Comme je vous l'ai déjà écrit précédemment, il convient de résoudre ce point, afin de pouvoir envisager l'élaboration constructive et partagée d'un contrat *Nos Territoires d'Abord*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



David GEHANT

Saint-Raphaël, le 26 mars 2024

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien Ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20

N/REF : FM/BR/SC/ABE /N°2024- 001895

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Service contractualisation

04 94 19 34 75 – courriel : a.buy@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : Réponse au courrier du 05/03/2024- Mise en œuvre du CRET et dispositif Nos territoires d'abord.
Lettre envoyée en RAR n° 1A 153 125 1998 0

Copies conformes à : Monsieur le Préfet du Var et Madame la Sous-préfète de l'arrondissement de Draguignan

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 4 janvier 2024, je vous questionnais sur la mise en œuvre du CRET 2020-2022 et je demandais la signature du nouveau dispositif contractuel « Nos territoires d'abord ». J'accuse réception de la réponse de votre Vice-Président, monsieur David Géhant, reçue dans nos services le 13 mars dernier aux termes de laquelle vous m'informez que la Région ne signe plus d'avenant aux Contrats Régionaux d'Equilibre Territorial depuis le 1er janvier 2024, ce que j'entends au regard de sa nouvelle politique contractuelle.

Toutefois, l'avenant au CRET d'Estérel Côte d'Azur Agglomération dont il était question a été inscrit à l'ordre du jour de la Commission permanente du 24 mars 2023, il y a un an. Il n'existait à cette date aucune difficulté à sa signature. De plus, l'avenant de revoyure du CRET de Provence Verte Verdon a été voté lors de cette séance et la Communauté de Communes du Pays de Fayence, avec qui nous partageons le CRET, a quant à elle bénéficié du nouveau dispositif « Nos territoires d'abord » 2022-2027 avec Dracénie Provence Verdon Agglomération voté en assemblée plénière le 15 décembre 2023.

Il n'est par ailleurs pas acceptable que vous évoquiez des divergences sur le dossier LNPCA pour refuser la mise en place d'un nouveau contrat « Nos territoires d'abord » qui n'a aucun lien avec ledit dossier.

Vous mentionnez « *un volet mobilité sur lequel nous ne pouvons pas nous entendre à ce jour* ». Je réfute cette allégation hors sujet qui ne contribue en rien à un échange constructif. Ce dernier mérite d'être ramené concrètement à son objet principal.

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Je vous rappelle que les modalités de mise en œuvre de ce dispositif, annexées à la délibération régionale N° 22-5 du 25 février 2022 concernent les projets « *d'infrastructures cyclables et les équipements ; de réaffectation de l'espace public basé sur les modes actifs (vélo, piétons) ; d'aires de covoiturage et d'aires multimodales ; de pôles d'échanges multimodaux ; de transports en commun en site propre ; d'infrastructures d'avitaillement en énergies renouvelables* ».

En ce sens et en totale compatibilité avec les schémas régionaux, Estérel Côte d'Azur Agglomération a engagé :

- un ambitieux programme de déploiement de bornes de rechargement pour véhicules électriques sur l'ensemble de son territoire (objectif 72 du Plan climat – objectif 22 du SRADDET) ;
- un projet de réaménagement durable et écologique du front de mer des villes de Fréjus et Saint-Raphaël, ainsi que la création d'une voie de transport en commun en site propre pour une navette électrique et une voie réservée aux mobilités actives (objectifs N°6 et 15 et 123 du Plan climat et objectif 22 du SRADDET) ;
- la création sur le territoire d'une plateforme de covoiturage accompagnée d'une incitation financière des covoitureurs (objectif N°8 du Plan climat et objectif N°23 du SRADDET) ;
- l'implantation d'abris vélos ;
- des études pour la mise en place de navettes maritimes fonctionnant à l'hydrogène (objectif 74 du plan climat).

Par ailleurs, comme vous le mentionnez, le contenu des contrats « Nos territoires d'abord » est structuré autour de six thématiques dont « chaque territoire se doit de consacrer une partie significative de l'enveloppe contractuelle à deux ou trois thématiques prioritaires ».

Je m'interroge sur la relation que vous établissez avec la LNPCA :

- **en matière de gestion et de valorisation des déchets**, alors qu'Estérel Côte d'Azur Agglomération a signé le 10 janvier 2023 avec la région un Contrat d'objectifs « Prévention, Tri des déchets et Économie circulaire » (objectif 90 du Plan climat) et rénove ses déchèteries pour prendre en compte le réemploi, (objectif 93 du Plan climat, objectif 26 du SRADDET), et remplit déjà les objectifs inscrits au PLPDMA qui étaient de 883 kg de déchets par habitant alors que la production constatée en 2023 est de 829 kg par habitant,
- **en matière d'énergies renouvelables**, alors qu'Estérel Côte d'Azur Agglomération accompagne la création d'une centrale de production d'hydrogène en vue de faire rouler la flotte de bus d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et les poids lourds du territoire avec cette nouvelle énergie (objectifs 85 et 87 du Plan climat, objectif 19b du SRADDET),
- **en matière de réhabilitation énergétique des bâtiments publics et des logements**, alors qu'Estérel Côte d'Azur Agglomération remplace l'éclairage public des voiries d'intérêt communautaire et des parcs d'activités par de l'éclairage LED moins énergivore, a entrepris la rénovation énergétique de trois

Un destin en commun.

ESTEREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION
624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX
TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

bâtiments dédiés à l'accueil de jour, l'hébergement d'urgence, et le logement de jeunes en difficulté (objectif 75 du Plan climat, objectif 12C du SRADDET),

- **en matière de sobriété foncière, d'aménagement durable et de foncier économique**, alors qu'Estérel Côte d'Azur Agglomération entreprend la reconstruction du bâtiment du siège d'Estérel Côte d'Azur Agglomération selon les critères d'un bâtiment durable exemplaire (objectif 78 du Plan climat, objectif 11 du SRADDET) ;

- **de transition écologique, préservation du patrimoine naturel et résilience du territoire**, avec la plantation de 1000 arbres sur le front de mer de Fréjus et de Saint-Raphaël (objectif 37 du SRADDET), la création d'un parc paysager urbain à Saint-Raphaël (objectif 37 du SRADDET), la création de la Maison des Etangs de Villepey (objectif 112 du Plan climat), la modernisation des outils numériques d'alerte et de suivi des crues au niveau des barrages et des cours d'eau (objectif 20 du SRADDET), la mise en place d'un plan intercommunal de sauvegarde (objectif 10b du SRADDET, objectif : un territoire résilient aux risques naturels majeurs du Plan climat).

Ce refus d'engager le processus de contractualisation pour des motifs étrangers aux règles qui régissent le dispositif « Nos territoires d'abord » est non seulement préjudiciable à l'équilibre de la politique régionale, mais il me semble en outre être contraire à l'égalité de traitement auxquels les citoyens, comme les collectivités de la Région Sud PACA, ont droit.

Ainsi, votre attitude de blocage semble être la traduction effective de la position affirmée par votre Vice-Président Jean-Pierre Serrus qui m'indiquait dans un courrier daté du 29 mars 2023 « *qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement* » de la ligne nouvelle. Si tel était le cas, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me le confirmer et dans le cas contraire de bien vouloir donner instruction à vos services afin que le processus de contractualisation soit engagé avant l'été.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

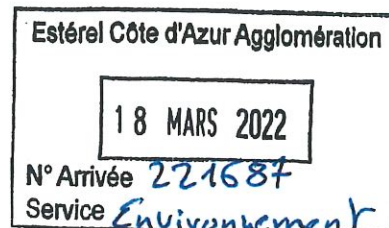
Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Monsieur Frédéric MASQUELIER
Président d'Estérel Côte d'Azur
Agglomération
624 chemin Aurélien
CS 50133
83707 SAINT-RAPHAEL CEDEX

RM/MRU-A22-03214

Marseille, le

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le CRET 2020-2022 Estérel Côte d'Azur Agglomération - Pays de Fayence mise en œuvre de la clause de revoyure, par courrier reçu le 15 mars 2022.

Soucieux d'accompagner au mieux votre démarche, j'ai aussitôt saisi la Direction de la Transition Énergétique et des Territoires afin qu'un examen attentif lui soit apporté dans le respect des règles et procédures en vigueur.

Cette dernière vous tiendra informé de la suite réservée dans les meilleurs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Renaud MUSELIER

Signature numérique de Renaud
MUSELIER
Date : 2022.03.16 11:31:08 +01'00'

Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
04.88.73.67.19 – energie.territoires@maregionsud.fr





Ville de Saint-Raphaël
Le Maire

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Raphaël, le 12 NOV. 2024

Monsieur Renaud MUSELIER
Président de la Région
SUD Provence Alpes Côte d'Azur
27, place Jules-Guesde
13481 – MARSEILLE Cedex 20

Lettre RAR n°1A 212 594 9483 9

Monsieur le Président,

Le 18 juin 2021 vous m'écriviez, es qualité de Président de Région, afin de proposer à la Communauté d'Agglomération que je préside, d'être associée au comité de suivi et aux discussions sur le financement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Le 13 octobre 2022, c'est en votre qualité de « Président de la Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » que vous m'écriviez, disant « *vouloir connaître d'ici à la fin 2022, (notre) décision relative à (notre) souhait d'intégrer ou non le partenariat de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur* ».

J'ai eu l'occasion de vous indiquer par un courrier en date du 18 novembre 2022 qu'il ne nous apparaissait pas opportun de nous associer à un projet dont la conséquence était à terme de supprimer la desserte de la gare de Saint-Raphaël Valescure par les trains à grande vitesse.

Il nous semblait en effet assez inapproprié d'apporter près de 10 millions d'euros de contribution à cette société pour un tel objectif. Or, ce qui était un choix déterminé par le principe de libre administration a été considéré par vous comme une marque d'insoumission.

En réponse, vous n'avez jamais fait mystère de votre choix d'user de votre pouvoir de chef de l'exécutif du Conseil Régional pour compenser les sommes que vous espériez obtenir de la Communauté d'Agglomération au bénéfice de la société de la LNPCA dont vous êtes également président.

Vous avez ainsi décidé de retirer de l'examen par la Commission permanente du Conseil Régional du 24 mars 2023 l'avenant au CRET, pourtant négocié avec vos services qui nous avaient indiqué que cette question avait bien été inscrite à l'ordre du jour de ladite Commission permanente.

Ce refus d'inscrire l'avenant du CRET négocié représente pour la communauté d'agglomération une perte de financements de plus d'un million d'euros.

Par un courrier en date du 5 mars 2024, vous m'indiquiez par l'intermédiaire de votre vice-président en charge de l'Aménagement du territoire, de l'aide aux communes et aux intercommunalités : « *je constate que les conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat Nos Territoires d'Abord. En effet, en raison de nos divergences sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) nous ne sommes pas pour l'heure à même de travailler sur une contractualisation*

comportant un volet mobilité sur lequel nous ne pouvons pas nous entendre à ce jour. Comme je vous l'ai déjà écrit précédemment, il convient de résoudre ce point, afin de pouvoir envisager l'élaboration constructive et partagée d'un contrat Nos Territoires d'Abord. ».

Il apparaît à travers cette correspondance que l'intégration de notre intercommunalité au dispositif contractuel « nos territoires d'abord » est conditionnée, sous la forme d'un chantage à peine voilé, à notre soumission à votre volonté de nous imposer de participer au financement de la Société Nouvelle de la LNPCA dont vous assurez la présidence. L'absence de contractualisation sur 5 ans représente une perte évaluée par les services de la Communauté d'agglomération de 10,1 millions d'euros (en plus du million lié à l'absence d'avenant au CRET) auxquels s'ajoutent plus d'1,6 millions d'euros de dossiers non soumis au vote de vos assemblées en 2023 et 2024.

Aux 12,7 millions d'euros attendus par ECAA, s'ajoutent des mesures de rétorsion qui se sont également appliquées sur les dossiers de demandes de subventions déposés par la commune de Saint-Raphaël auprès du Conseil Régional pour 2 millions d'euros sur la même période 2023-2024.

Votre Vice-Président délégué aux transports a confirmé le sens des instructions que vous avez donné aux services de la Région dans un courrier en date du 29 mars 2023 qui ne souffre d'aucune ambiguïté puisqu'il m'écrivait : *« Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel évident, elle pose aussi une problématique budgétaire majeure, chaque collectivité étant financièrement engagée dans ce dossier. Aussi je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement ».*

Vous savez pourtant que vous vous trouvez dans une situation de conflit d'intérêt dans ce dossier, puisque vous avez été amené à indiquer lors de la séance plénière du Conseil Régional du 13 décembre 2023 que vous vous déportiez sur le rapport N°10 portant sur l'adoption de la convention cadre relative au financement des travaux de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Cette analyse a été confirmée par les conseils que j'ai interrogé sur ce dossier.

Au regard de l'ensemble de ces éléments et en vertu du mandat express qui m'a été confié en ce sens, je vous invite à me faire connaître d'ici au 1er décembre prochain les dispositions que vous entendez mettre en œuvre pour corriger cette situation tant à l'égard de la commune de Saint-Raphaël que d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.


LE MAIRE
Frédéric MASQUELIER
Frédéric MASQUELIER



27 DEC. 2024

Le délai de réponse doit être respecté

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Monsieur Frédéric MASQUELIER
Maire de Saint-Raphaël
Président d'Estérel Côte d'Azur
Agglomération
Hôtel de Ville
26 Place Sadi Carnot
BP 80160
83700 SAINT-RAPHAËL

RM/RS/NY

Marseille, le 20 DEC. 2024

Objet : Votre lettre en date du 12 novembre 2024
Par lettre recommandée avec avis de réception

Monsieur le Maire,

J'accuse bonne réception de votre lettre du 12 novembre 2024.

A travers cette lettre, vous m'accusez sans détours d'user de mes fonctions de Président du Conseil régional au profit de la Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, dont je préside le conseil d'administration ; ceci, au détriment d'Estérel Côte d'Azur agglomération, que vous présidez, et de la Commune de Saint-Raphaël, dont vous êtes le Maire.

Les événements que vous décrivez, et pour lesquels vous me mettez personnellement en cause, seraient la résultante du refus d'Estérel Côte d'Azur agglomération de participer au projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, et s'inscriraient dans des conditions que vous qualifiez de conflit d'intérêts.

De telles allégations ne sont pas acceptables et je tiens à vous rappeler les points suivants.

Je vous rappelle d'abord que les dispositifs de soutien et d'accompagnement des territoires successivement mis en place par le Conseil régional que sont le Contrat régional d'équilibre territorial, d'une part, et le contrat Nos territoires d'abord, d'autre part, visent à mettre en place, en concertation avec l'Etablissement public de coopération intercommunale concerné, une stratégie partagée de développement et d'aménagement reposant sur l'identification d'opérations reconnues comme structurantes au plan local, au regard des orientations définies par la Région dans le Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et dans le Plan climat « Gardons une Cop d'avance ».

.../...

Ces dispositifs ne constituent donc pas, par définition, une affaire intéressant la Société ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, mais une affaire de la Région ; ainsi, et par principe, les décisions prises relativement à ces dispositifs s'inscrivent en dehors de toute situation de conflit d'intérêts au regard de cet établissement public local.

Je vous rappelle également, en tant que de besoin, que ma participation aux organes de gouvernance de la Société ligne nouvelle Provence Côte d'Azur est purement institutionnelle et résulte de la stricte application des dispositions de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 ; je vous renvoie à cette ordonnance, ainsi qu'au décret n° 2022-638 du 22 avril 2022, s'agissant de l'étendue des compétences et des modalités de fonctionnement desdits organes de gouvernance.

Enfin, vous ne pouvez pas raisonnablement arguer de la perte de financements dont l'inscription est, par définition, prévisionnelle ; l'octroi effectif des financements visés dans un Contrat régional d'équilibre territorial ou un contrat Nos territoires d'abord est en tout état de cause conditionné à l'intervention d'une décision attributive de subvention, dans le respect du règlement financier de la Région et suivant une démarche identique au droit commun : dépôt d'un dossier de demande de subvention, instruction par les services de la Région et décision attributive prenant la forme d'un arrêté ou d'une convention.

Je vous rappelle à ce titre, et cela vaut également en ce qui concerne les dossiers de demande déposés par la Commune de Saint-Raphaël, que l'attribution des subventions régionales, quelle que soit leur forme, relève de la seule compétence du Conseil régional.

Les agissements que vous me prêtez sont donc, par principe, dépourvus de tout fondement.

Le sujet des conflits d'intérêts constitue une question de grande importance qui a toute mon attention ; c'est ce qui explique pourquoi, en toute transparence, je me suis déporté lors du vote en séance plénière de la convention-cadre relative au financement des travaux de la Société ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Je constate au demeurant que vous ne manquez pas de vous prévaloir tour à tour de votre qualité de Maire de Saint-Raphaël et de Président d'Estérel Côte d'Azur agglomération au soutien de vos demandes, alors pourtant que ces deux collectivités publiques ne se trouvent pas dans une situation systématique de convergence d'intérêts.

Cependant, dans l'objectif de conserver un dialogue constructif, je vous informe que les services de la Région se tiennent à la disposition de vos propres services afin d'examiner dans quelles conditions l'établissement public que vous présidez pourrait bénéficier d'un contrat Nos territoires d'abord.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma parfaite considération.



Renaud MUSELIER



RECOMMANDE

R1 AR

MARSEILLE

13

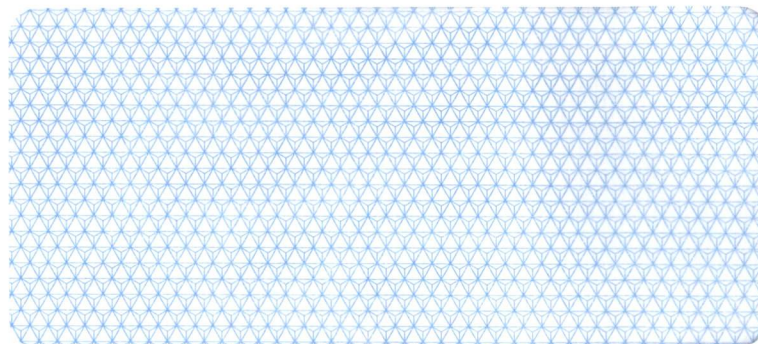
20-12-24

967 L1 0F5632

4969 137000

€ R.F.
006,62

LA POSTE
HZ 740470



Feuillet fixe
Ne pas
détacher

envoi : 2C 183 016 537

le : / /

Lieu de dépôt

Prix : CRBT :

Capital de 5 620 325 816 euros - 356 000 000 RCS Paris
DU COLONEL PIERRE AVIA - 75015 PARIS





RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION

Numéro de l'envoi :

2C 183 016 5376 4



SGR2 V30 - PTC 20D - 20183382T01 - 08/23 - La Poste agrément n° C606

Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précieusement.

La Poste - SA au capital de 5 620 325 816 euros - 356 000 000 RCS Paris - Siège social : 9 RUE DU COLONEL PIERRE AVIA - 75015 PARIS

Saint-Raphaël, le 14 janvier 2025

Monsieur Renaud MUSELIER
Ancien Ministre
Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20

N/REF : FM/VA/PChO/ABE /N°2025-

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Service contractualisation

04 94 19 34 75 – courriel : a.buy@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : Réponse au courrier du 20/12/2024- Mise en œuvre du dispositif Nos territoires d'abord.
Lettre envoyée en RAR n°

Copies conformes à :

- Monsieur David GEHANT, 5-eme Vice-président de la région
- Monsieur Jean-Pierre SERRUS, 13-ème Vice-président de la région

Monsieur le Président,

J'accuse réception de votre courrier en date du 20 décembre 2024 en réponse à ma missive du 12 novembre dernier.

Vous y affirmez qu'il n'existe aucun lien entre les financements de la Région auprès des collectivités que je dirige et la question du financement de la société Nouvelle LNPCA.

Cela est absolument faux et vous le savez.

D'une part votre Vice-Président délégué aux transports agissant sous votre autorité m'écrivait le 29 mars 2023 à la suite de notre refus de participer au financement de la Société Nouvelle de la LNPCA : *« Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel évident, elle pose aussi une problématique budgétaire majeur, chaque collectivité étant financièrement engagée dans ce dossier. Aussi je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement ».*

D'autre part votre vice-président en charge de l'Aménagement du territoire, de l'aide aux communes et aux intercommunalités, agissant en votre nom par délégation, m'indiquait par un courrier en date du 5 mars 2024 : *« que les conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat Nos Territoires d'Abord (...) en raison de nos divergences sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). ».*

Vous-même reconnaissez explicitement qu'il existe dans ces dossiers un véritable sujet de conflits d'intérêt lorsque vous m'indiquez vous être *« déporté lors du vote en séance plénière de la convention-cadre relative au financement des travaux de la société ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ».*

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

En outre, l'analyse comparative des traitements des demandes de subventions pour la commune de Saint-Raphaël sur les périodes 2019-2021 et 2022-2024 met en évidence la mise en œuvre d'instructions précises puisque le montant des subventions accordées à la ville est passé de 1M€ sur la période 2019-2021 pour chuter à 0,08M€ sur la période triennale suivante et ce bien que le montant des dossiers ait presque doublé (2,4M€ de subventions sollicitées sur 2022-2024 contre 1,5M€ sur la période précédente). Le taux d'attribution est donc passé de 68 % sur la première période à seulement 3,5 % sur la seconde.

Dans le même temps, les financements accordés à la Communauté d'Agglomération chutaient de moitié.

Le taux d'acceptation des dossiers est également un indicateur infaillible. Alors que 73 % des dossiers déposés par la commune étaient acceptés entre 2019 et 2021 (24 sur 33), ce chiffre s'effondre à 20 % sur la période 2022-2024 (6 dossiers acceptés sur 30). Pour la Communauté d'Agglomération, nous sommes passés d'un taux de 100% entre 2019 et 2021 à 59% entre 2022 et 2024.

Il n'y a donc dans ce dossier aucun doute quant à l'existence d'un conflit d'intérêt et il n'y a que deux façons concrètes d'en sortir

La première consiste à régulariser la situation passée et engager sans délais la contractualisation pour l'avenir.

Cela ne peut que passer par une instruction formelle et sans ambiguïté donnée à vos services

La seconde consistera, à défaut de réponse parfaitement explicite et sans atermoiement reçue avant le 31 janvier prochain, à faire valoir les intérêts de la communauté d'agglomération et de la commune de Saint-Raphaël devant les juridictions compétentes.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Président



Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTERÉL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr

Saint-Raphaël, le 03 mars 2025

Monsieur Renaud MUSELIER
Président de la Région
SUD Provence Alpes Côte d'Azur
27, place Jules-Guesde
13481 – MARSEILLE Cedex 20

N/REF : FM/JAC/MB

Affaire suivie par : Cabinet du Président

OBJET : Contrat Nos territoires d'abord

Lettre RAR n° **1A 212 534 95027**

Monsieur le Président,

Par un courrier en date du 20 décembre, vous m'indiquiez que « *les services de la Région se tiennent à la disposition de vos propres services afin d'examiner dans quelles conditions l'établissement public que vous présidez pourrait bénéficier d'un contrat Nos territoires d'abord* ».

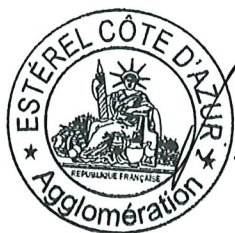
J'ai eu l'occasion de vous indiquer par un courrier en date du 14 janvier 2025 qu'indépendamment de la question de l'attitude de la Région à l'égard des collectivités que je dirige et qui restent à trancher, qu'il convenait d'engager dans délai la contractualisation pour l'avenir.

Ce courrier est à ce jour resté sans réponse et aucun échange n'a été organisé par vos services et les miens malgré l'engagement contenu dans votre missive.

Aussi, je vous demande de bien vouloir donner instruction à votre administration de se mettre en ordre de marche afin que soit effectivement démontrée la réalité de votre bonne volonté affichée.

Les DGS d'Estérel Côte d'Azur Agglomération et de la ville de Saint-Raphaël prendront l'attache de votre DGS à cette fin dans la semaine du 10 mars.

Dans l'attente de la concrétisation de vos engagements et d'une réponse effective sur les questions soulevées quant aux dossiers restés en souffrance depuis 2022, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Président


Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction Générale Aménagement du
Territoire et Développement Durable

Monsieur Paul Christian OLLIER
Directeur Général des Services
Estérel Côte d'Azur Agglomération
624 chemin Aurélien - CS 50133
83707 SAINT RAPHAEL

V/Réf : FM/JAC/MB
N/Réf : DGATEDD-D25-00826

Marseille, le

11 MARS 2025

Objet : Contrat nos territoires d'abord

Monsieur le Directeur Général des Services,

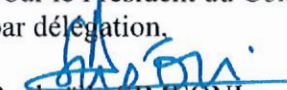
Par courrier en date du 3 mars 2025, votre Président Frédéric MASQUELIER demande que l'administration régionale « se mette en ordre de marche » pour la reprise des échanges sur la contractualisation Nos territoires d'abord avec le territoire d'Estérel Côte d'Azur.

Madame Géraldine POLLET, Directrice Générale Adjointe en charge de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable, pilote dans mes services de la contractualisation avec les territoires, a pris l'attache le 21 février de Madame MEYNARD, directrice au sein de votre administration, pour lui proposer l'organisation d'un échange technique entre nos équipes respectives, afin de faire un point sur vos dossiers ainsi que sur la mise en œuvre de la planification écologique régionale. Des propositions de dates ont été formulées par les services régionaux dès le 27 février. La date du 4 avril 2025 a été retenue pour conduire cette réunion.

Je suis donc très surprise de la demande formulée par votre Président et ne peut qu'en déduire que celui-ci n'a pas été tenu informé par son administration des échanges en cours. Je vous remercie de bien vouloir porter à sa connaissance les éléments ci-dessus afin qu'il soit bien clair que la Région tient ses engagements, comme il en formule le souhait dans son courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général des Services, l'expression de mes salutations distinguées.

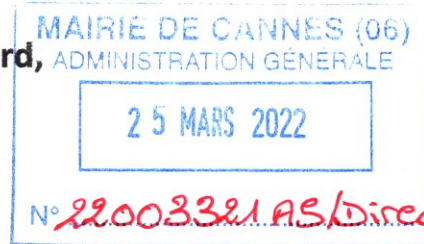
Pour le Président du Conseil régional et
par délégation.


Raphaëlle SIMEONI

Directrice Générale des Services

copie m le maire

Monsieur Lisnard,



11. Pétition subvention Région PACA

Pilote	Copies pour information
Timigoule	► Smouysson
Copies Services associés	► C. VANCEPERRONNE
	► KTOPIN (TAF)

Vous devez être informé.

Nous, agents du Conseil Régional PACA on est à bout. Renaud Muselier « notre » président fait bloquer toutes vos subventions.

Il donne des consignes pour ne pas payer les dossiers de la commune de Cannes depuis juillet 2021 tout comme celles de Arles, alors que ce sont des dossiers votés et éligibles au paiement. Une liste est diffusée par le Cabinet via ses collaborateurs dont Mme SOUSAN Johanna pour ne rien payer. Aux finances cette consigne se poursuit sur ordre de la DGS Raphaëlle SIMEONI (voir mail ci-joint). On trouve ça scandaleux d'autant plus que la liste des dossiers contient des établissements hospitaliers (type réfection des urgences) On ne peut plus se taire !

Trouvez ci-joint la liste transmise (les dossiers grisés sont soient bloqués soient payés au compte gouttes). C'est indigne d'un représentant de l'intérêt général. Le climat malsain et de terreur qu'il fait peser sur les agents nous mènent à bout. Le chantage, l'intimidation sur les carrières et les réorganisations forcées si on ne lui obéit pas font partie de notre quotidien. Tout cela pour ses intérêts personnels et politiques. Ne vous laissez pas faire ! On en a marre de ces pressions permanentes et non républicaines basées sur le chantage et l'intimidation des agents. Si on se tait on est complices, et nous ne le seront pas !!! On ne sait plus quoi répondre à vos organismes qui appellent pour solliciter les paiements légitimes. C'était notre devoir de vous informer ! Il faut rendre cette affaire publique ! Nous on est malheureusement condamné à subir cette façon de gouverner jusqu'à la fin de son mandat.

De: [REDACTED]
Envoyé: mercredi 15 septembre 2021 13:58
À: [REDACTED]
Cc:
Objet: TTU Cannes et Arles
Pièces jointes: Paiement CANNES.xlsx; Paiement Arles (003).xlsx
Importance: Haute

Bonjour,

Je vous transmets le listing des dossiers à ne pas mandater (en jaune) dans le tableau.
Pas de précisions complémentaires sur ces dossiers depuis hier.

Cdl,

[REDACTED]
Direction des Finances et du Contrôle de gestion
Bâtiment Alpes [REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
Envoyé : vendredi 9 juillet 2021 10:32
À : DELHOUME Philippe <pdelhoume@mareregionsud.fr>
Cc : HERNANDEZ Laurence <lhernandez@mareregionsud.fr>
Objet : TTU : Cannes et Arles

Bonjour Monsieur,

Nous avons d'autres dossiers à mandater, merci de me confirmer si ces dossiers font partis des dossiers à ne pas payer.

TIERS 133572 CENTRE HOSPITALIER DE CANNES

- 2020_11436 DOTATIONS / FINANCEMENT DES FORMATIONS REGIONALES DU TRAVAIL SOCIAL

Montant de la liquidation 8 698€

- 2020_10333 DOTATIONS / FINANCEMENT DES FORMATIONS PARAMEDICALES ET DE SAGES FEMMES

Montant de la liquidation 457 832,80€

- 2020_10395 FORMATIONS SANITAIRES

Montant de la liquidation 11 347,20€

Et tiers 121108 – dossier 2019*10791

Cordialement,

[REDACTED]
[REDACTED]
Service des subventions
Direction des Finances et du Contrôle de gestion
[REDACTED]
[REDACTED]

De [REDACTED] ↙
Envoyé : jeudi 8 juillet 2021 08:51
À : [REDACTED] : <pdelhoume@mareregionsud.fr>
Cc : [REDACTED] : <varsanto@mareregionsud.fr>
Objet : TTU : Cannes et Arles

Bonjour Monsieur,

Suite à la demande du DGS de ne pas assurer les paiements pour certaines opérations sur ARLES et sur CANNES .

Nous avons identifié le dossier suivant :

2019*10791 (tiers 121108)

Aussi nous souhaitons vérifier au préalable avec la DEFIM, si ce dossier est recensé dans la liste des dossiers à ne pas mandater.

Merci de bien vouloir, nous adresser les numéros d'opérations des dossiers identifiés par la DEFIM.

Par avance merci,

Cordialement.

[REDACTED]
[REDACTED]
Service des subventions
Direction des Finances et du Contrôle de gestion
[REDACTED]
[REDACTED]

[illegible]

Étiquettes de	Tiers attributaire	Code dossier	Objet de dossier	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Reste à mandater
Mer	ASSOCIATION MEDITERRANEE	2019_13748	Sensibilisation des publics: Campagne inf'eau mer							30 000 €	11 000 €
		2020_13938	FEAMP 2014-2020 - La mer, l'en l'air mon métier					30 000 €		30 000 €	20 456 €
		2020_07371	Calypso 2020-2021					20 456 €		20 456 €	8 500 €
		2020_13781	Sensibilisation des publics: Campagne inf'eau mer					17 000 €		17 000 €	
	COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES	2017_05154	Contrat Régional d'Equilibre Territorial 2017: Réalisation du Pôle maritime Pays de Lérins		30 000 €	30 000 €			36 000 €	36 000 €	36 000 €
		2018_06319	FEAMP 2014-2020 Campagne de sensibilisation pour lutter contre la pollution marine d'origine Contrat Régional d'Equilibre Territorial: Création d'une zone de mouillages pour équipements légers				10 971 €			10 971 €	
	COMMUNE DE CANNES	2017_12180	Charte des ports: restauration écologique dans le port Pierre Corno à Cannes		114 500 €	103 054 €				217 554 €	
		2018_05455	Installation de canchets pour l'outil du trait de côte								
		2019_07354	Conservation du littoral 06 - Gestion 2020 du site du Parc Littéraire de la Croix des Gantes			16 128 €				16 128 €	3 226 €
		2019_12878	FEAMP 2014-2020 « La préservation des fonds marins, enjeu d'un tourisme durable pour les îles de Lérins »					9 000 €		9 000 €	9 000 €
		2020_06129	Réalisation d'un Cap sur l'innovation en mer.								
	CONSEIL SCIENTIFIQUE DES ILES DE LERINS	2018_05906	Collection du Réseau Mer			13 467 €			115 103 €	115 103 €	215 103 €
		2019_02086	FEAMP 2014-2020 DIAL: C'est pour vous la pêche			4 040 €				4 040 €	
		2017_04698	Coordination régionale de la campagne écoresponsables Méditerranée 2017		20 000 €		22 850 €			42 850 €	22 850 €
	ILES DE LERINS ET PAYS D'AZUR	2017_08134	Dispositif CALYPSO 2019-2020			650 €				650 €	8 000 €
		2019_08134	Sensibilisation des publics aux enjeux environnementaux de la mer et du littoral et méditerranée 2020					16 000 €		16 000 €	
		2019_13093	Sensibilisation des publics: Escape Games: outils de sensibilisation à la biodiversité marine et aux fragilités du littoral.								
		2020_01689	Calypso 2020-2021					10 000 €		10 000 €	5 000 €
		2020_08568	Pédagogie de la mer et du littoral et coordination régionale de la campagne écoresponsables Méditerranée 2021					17 000 €		17 000 €	8 500 €
		2020_11202	FEAMP 2014-2020 « VOPM 4: Vente directe produits de la mer »						48 000 €	48 000 €	24 000 €
	PROUD HOMME DE PECHE	2020_17085	Organisation de la 38ème édition des Régates Royales du 19 au 24 septembre 2015		12 000 €	3 600 €			12 282 €	12 282 €	12 282 €
	YACHT CLUB DE CANNES	2019_03716	Appel à projets: Construction d'une cabine ne mise à l'eau				12 540 €			12 540 €	12 540 €
		2020_10559	Soutien au développement long métrage en coproduction internationale intitulé: BRUIE LE						17 000 €	17 000 €	17 000 €
	AVANCEMENT DU	2017_05212	CRÉATIF: Programme de lutte contre les incendies (hors PAPI)		867 565 €	780 809 €				1 648 374 €	780 809 €
	AGGLOMERATION CANNES		PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 2-1: Etude globale du fonctionnement des cours d'eau et des vallées visant à cartographier le risque pour les 3 axes et les événements fréquents, moyens, extrêmes	2017_17050		46 000 €			46 000 €	46 000 €	46 000 €
		2017_17054	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 1-3: Etude de faisabilité foncière des projets retenus		36 000 €	36 000 €				72 000 €	36 000 €
		2017_17075	des enjeux écologiques du territoire et stratégie d'actions pour la protection des milieux naturels		30 000 €	30 000 €				60 000 €	30 000 €
		2017_17081	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 4-2: Diagnostic foncier pour établir une stratégie de maîtrise		21 000 €	21 000 €				42 000 €	21 000 €
		2017_17085	Recensement et analyse de l'exposition aux risques des enjeux du territoire, dont les campings et les parcs		10 000 €	10 000 €				20 000 €	10 000 €
		2017_17086	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 5-2: Elaboration d'une stratégie de réduction de		30 000 €	30 000 €				60 000 €	30 000 €
		2017_17102	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 6-3: Intégration des études de restauration du lit et des ZEC du Riu de l'Agropolis		2 000 €	2 000 €				4 000 €	2 000 €
		2017_17103	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 7-1: Diagnostic de la mise des systèmes d'embouement		16 000 €	16 000 €				32 000 €	16 000 €
		2018_01986	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 1-6: Evaluation et définition d'un programme de développement des actions relatives à la culture du risque		4 000 €	4 000 €				8 000 €	4 000 €
		2018_01996	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 1-7: Mise en œuvre d'actions de sensibilisation au risque à destination de différents publics		10 000 €	10 000 €				20 000 €	10 000 €
		2018_03448	territoire de vulnérabilité, stratégie et plan d'actions du PAPI Complet, création d'un outil de suivi de la gestion		28 000 €	28 000 €				56 000 €	28 000 €
		2018_03455	octobre 2017 avec analyse des dispositifs de gestion de crise pour favoriser des PCS opérationnels et limiter des PCS		12 000 €	12 000 €				24 000 €	12 000 €
		2018_03458	PAPI Cannes Pays de Lérins - Action 3-3: Développement de la mise en sécurité des prises en compte des risques dans l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme et voies d'amélioration		12 000 €	12 000 €				24 000 €	12 000 €
		2018_03473			9 000 €	9 000 €				18 000 €	9 000 €

01	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION CANNES	2018_12262	Aide à la commercialisation CNET - Aménagement et équipement de la Cité des entreprises au sein de la Technopole de l'image et de la créativité	3 000 €	373 €	1 800 €	1 800 €	1 800 €	3 000 €	1 800 €	373 €
		2017_06539	DISPOSITIF PACOUCUS SUD SMAAT TERRITOIRE Développement de nouveaux usages numériques pour une gestion intelligente des déchets	600 000 €	600 000 €						
	FRANCS HERIERS	2020_07368	Cellule de robotisation								
	LABEBO	2021_03913	Aide à la robotisation								
	ASSOCIATION DU PLAN LOCAL POUR L'INSERTION ET L'EMPLOI	2021_03751	Appel à la commercialisation								
	PLIE DES PAYS DE LERINS	2019_10121	Appel à la commercialisation								
04	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION CANNES	2019_10791	Mise en oeuvre du plan local pour l'insertion et l'emploi 2020 : Pays de Lérins								
		2020_10075	Mise en oeuvre du plan local pour l'insertion et l'emploi 2021 : PLE des Pays de Lérins								
		2016_01596	Etude de faisabilité pour la création d'une ressource								
10	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION CANNES	2016_01596	Aide pour une étude sur la création d'un réseau mix énergétique dans le cadre du réaménagement du quartier Rangan-Frappé à Cannes	10 500 €	2 220 €						
		2019_04219	15 Initiatives Innovantes - Acquisition de conteneurs à compost								
		2019_06592	Densification du réseau avec 14 nouvelles bornes et complément des 26 bornes déjà existantes	30 000 €	30 000 €						
		2019_06419	Appel à projet pour une Méditerranée zéro déchet plastique 2020 - Investissement	66 500 €	66 500 €						
		2020_00916	Appel à projet pour une Méditerranée zéro déchet plastique 2020 - Fonctionnement	20 000 €	20 000 €						
		2020_02799	Elaboration du PCAET	10 000 €	5 000 €						
		2020_03844	Plan Solène, Contrat Régional d'Equilibre Territorial, Appel à Manifestation d'intérêt fonder d'équipement d'exploitation patrimoniale photographique	30 000 €	15 000 €						
	COMMUNAUTÉ DE CANNES	2021_02156	Idéalisation de 2 bornes rapides pour les artisans	18 000 €	18 000 €						
	CONSEIL SCIENTIFIQUE DES ILES DE LERINS	2019_05486	Appel à projet pour une Méditerranée zéro plastique 2019 - Micro plastiques en base de Cannes : apports, Analyse de la matière vivante	28 500 €	14 250 €						
		2019_04307	Appel à projet pour une Méditerranée zéro plastique 2020 : Microplastiques en base de Cannes : apports, Analyse de la matière vivante	10 000 €	5 000 €						
	GREEN BEE EVENT UNICYCLING	2020_03136	Appel à projet pour une Méditerranée zéro plastique 2020 : Une paille ? Non merci !	22 907 €	11 454 €						
	ILES DE LERINS ET PAYS D'AZUR	2019_05173	CNET - Pile de redistribution des équipements pour le nettoyage urbain	30 000 €	15 000 €						
	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION CANNES	2017_05149	Biologie et physique globale et innovante contre le Changement climatique : les jeunes face au changement climatique : comprendre les enjeux et agir au quotidien	67 400 €	67 400 €						
	COMMUNAUTÉ DE CANNES	2019_06001	Appel à projets Actives en ville - Plantation de 110 arbres sur la commune	28 000 €	14 000 €						
		2019_13016	AAP 2020 Solognos nos primaires - Plan de lutte écologique : Les jeunes face au changement climatique : comprendre les enjeux et agir au quotidien	33 440 €	33 440 €						
		2020_00674	Faire des lycéens 2020-2021 : Les jeunes face aux changements climatiques, comprendre les enjeux et agir au quotidien	15 000 €	7 500 €						
	ILES DE LERINS ET PAYS D'AZUR	2019_03708	Faire des lycéens 2020-2021 : Les jeunes face aux changements climatiques, comprendre les enjeux et agir au quotidien	9 600 €	4 800 €						
		2020_02920	CNET Cannes Pays de Lérins 2020-2023 : Travaux de rénovation énergétique du foyer des jeunes	9 600 €	4 800 €						
	OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT	2020_01559	FINANCEMENT DES FORMATIONS PREPARATOIRES A L'ENTREE DANS LES INSTITUTS DU TRAVAIL	400 000 €	400 000 €						
	CENTRE HOSPITALIER DE CANNES	2016_12126	FINANCEMENT DES FORMATIONS PREPARATOIRES A L'ENTREE DANS LES INSTITUTS DU TRAVAIL	13 800 €	13 800 €						
	CENTRE HOSPITALIER DE CANNES	2019_12344	Equiper et aménagement de salles de cours et d'une salle de restauration/pause								
	SIMONE VEIL	2020_00598	Financement des formations paramédicales et de sages-femmes								
		2020_00712	Financement des formations paramédicales et de sages-femmes								
		2020_00730	Formations saines - Partenariat Pôle Emploi								
		2020_00793	Favoriser l'entrée en institut de formation préparatoire	1 945 405 €	389 081 €						
		2020_03825	Favoriser l'entrée en institut de formation préparatoire	56 736 €	11 347 €						
		2020_09044	Favoriser l'entrée en institut de formation du travail social. Dispositif de formations préparatoires	19 995 €	3 999 €						
		2020_10333	Augmentation quota infirmier	15 000 €	3 000 €						
		2020_10395	Financement des formations paramédicales et de sages-femmes	12 752 €	2 550 €						
		2020_10442	Formations sanitaires - Partenariat Pôle Emploi	2 289 164 €	915 666 €						
		2020_10492	Favoriser l'entrée en institut de formation du travail social. Dispositif de formations préparatoires	36 736 €	21 694 €						
		2020_11336	Financement des formations régionales du travail social. Dispositif de formations préparatoires	18 600 €	3 720 €						
	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION CANNES	2021_00663	Form de l'emploi et de l'entreprise de la Silver Economy	14 640 €	2 928 €						
	FAUCILLES DES METIERS DE CANNES (CMA)	2020_06653	Fond d'innovation pour la formation. Projet formatif d'innovation : "Les métiers de la cuisine"	43 490 €	17 396 €						
				23 355 €	23 355 €						
				10 000 €	5 000 €						

[illegible]

Les déclarations

Emmanuel Macron Marseille 16 décembre 2025

« Dans le cadre du plan Marseille en grand, la mobilisation collective a été formidable. On a un projet qui va nous permettre de faire une grande dorsale (ferroviaire. NDLR) européenne »

Cela ne peut résumer comme veut le prétendre Muselier à plus de TER à Toulon et deux gares neuves à Marseille et Nice

Muselier 4 décembre 2025

Renaud Muselier a tenu à remercier le ministre des Transports, Philippe Tabarot, pour son engagement dans cette « *étape déterminante* ». M. Muselier a précisé que « *dès 2028, c'est tout l'axe Marseille–Gênes qui sera éligible aux financements européens en tant que liaison transfrontalière prioritaire* ». Il a conclu en affirmant que cette décision majeure va transformer l'axe ferroviaire Marseille–Vintimille en « *un maillon essentiel de l'arc méditerranéen* ».

Là aussi les déclarations de Muselier le contredisent

Région PACA 16 Juillet 2025

Dans un communiqué la Région PACA indique dans un communiqué « *Le projet LNPCA est progressif. Les phases 3 et 4 (...) feront l'objet d'un débat public sous l'égide de la Commission nationale du débat public.* »

Et c'est sans parler du coût du projet : **14,6 milliards d'euros au total**. « *Un chiffre astronomique* » pour le collectif. (VAR INFO)

Muselier 8 Février 2022

Renaud Muselier qualifie, dans un communiqué, de « *plus grand chantier ferroviaire de la région depuis 150 ans* ».

Les sanctions assumées par des courriers de la Région

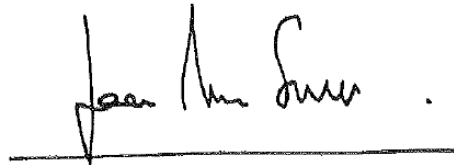
29mars 2023

Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel évident, elle pose aussi une problématique budgétaire majeure, chaque collectivité étant financièrement engagée dans ce dossier.

Aussi, je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Pierre SERRUS



Jean Pierre SERRUS
Vice-Président délégué aux transports
et à la mobilité durable

5 mars 2024

Les contrats Nos Territoires d'Abord prennent la suite des Contrats régionaux d'équilibre territorial, pour lesquels depuis le 1^{er} janvier 2024 nous ne passons plus d'avenant, afin de privilégier la nouvelle politique mise en place.

D'autre part, je constate que les conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat Nos Territoires d'Abord. En effet, en raison de nos divergences sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) nous ne sommes pour l'heure pas à même de travailler sur une contractualisation comportant un volet mobilité sur lequel nous ne pouvons pas nous entendre à ce jour. Comme je vous l'ai déjà écrit précédemment, il convient de résoudre ce point, afin de pouvoir envisager l'élaboration constructive et partagée d'un contrat *Nos Territoires d'Abord*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



David GEHANT

Les documents officiels qui montrent la réalité

7 juin 2021 Ministre des Transports au Pdt SNCF

Pour les phases 3 et 4 qui sont 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.

* *
*

Je souhaite que la procédure d'enquête d'utilité publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études détaillées fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance qui avaient été mises en place lors des études préalables à l'enquête publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement de cette procédure et accompagneront en tant que de besoin vos services pour la mise en œuvre de la présente décision.


Jean-Baptiste DJEBBARI

Extraits de la réponse de la SNCF à l'enquête publique d'avril 2021



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

Préambule

Le présent protocole a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA). Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'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 fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 entre elles.

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

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

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

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

Extrait page 5

Le graphique reproduit dans le résumé non technique qui présente la décision ministérielle de juin 2020 est le suivant :

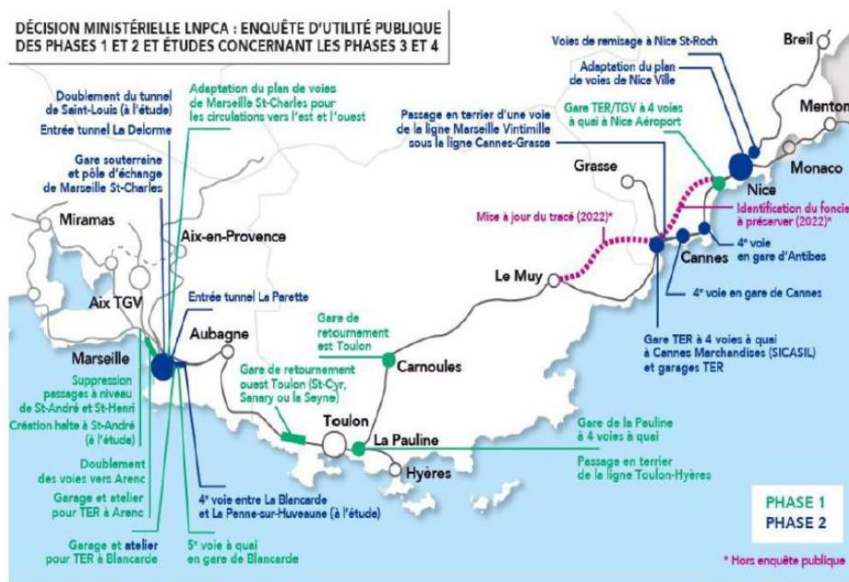


Figure 51 : la décision ministérielle de juin 2020

6.3 LA SECTION LES ADRETS – CANNES

LA ZONE DE PASSAGE PREFERENTIELLE



Figure 14 : ZPP entre Les Adrets et Cannes La Bocca

Elle prolonge la ZPP validée en 2015 jusqu'au massif du Tanneron pour assurer une liaison vers le site retenu de gare TGV à Cannes La Bocca en phase 3.

La ZPP proposée est intégralement en tunnel.

La sortie du tunnel serait prévue aux abords immédiats du site de la gare, le long des voies existantes entre les cours d'eau du Béal et de la Frayère.

Etat du dossier Région – Saint Raphaël et Agglo – Subventions :

1) Constat sur l'évolution des financements

Pour la Ville

Sur la période 2022 – mars 2025, sur les 32 dossiers de la ville de Saint-Raphaël déclarés complets par la Région, 6 ont fait l'objet d'une décision d'attribution pour un montant total de subvention attribué de 99248€ (moins de cent mille euros)

Sur la période précédente 2017-2021 sur 47 dossiers déposés 33 ont été acceptés pour un montant de subvention de 1571889€ (1,5 millions d'euros)

Pour l'agglomération

Sur la période 2022 – mars 2025, sur 27 dossiers 16 ont été acceptés avec un total de subvention de 1345790€ (moins de 1,4 millions d'euros) avec un taux moyen de cofinancement des dossiers de 11,49%

Sur la période précédente 2017-2021 sur 61 dossiers déposés 60 ont été acceptés pour un montant de subvention de 5578396€ (plus de 5,5 millions d'euros) avec un taux moyen de cofinancement des dossiers de 47,63%

2) Le refus d'avenant au CRET et refus de signer un nouveau contrat de territoire :

En 2019, Estérel Côte d'Azur Agglomération et la Communauté de communes Pays de Fayence ont contractualisé avec la Région pour un CRET commun 2020-2022 prolongé jusqu'en juin 2023.

Le 23 septembre 2022, l'Agglomération saisi le Président de Région d'une mise en œuvre d'une clause de revoyure et la signature d'un avenant au CRET.

Le 10 novembre 2022, le Président de Région demande des propositions de modification afin que « par la suite, un avenant au contrat régional d'équilibre territorial » puisse être « proposé au vote des élus du Conseil régional ». A l'issue du travail réalisé par les techniciens des deux collectivités, l'avenant a été co-rédigé pour être soumis à l'approbation des élus.

Par un mail en date du 21 mars 2023, Madame Géraldine Pollet, DGAS à la Direction Générale Aménagement du territoire et Développement Durable du Conseil Régional PACA, indiquait à la Directrice de Cabinet d'ECAA « suite à votre interrogation, je vous confirme que l'avenant à votre CRET sera présenté au vote des élus de la Région ce vendredi 24 mars ».

Le 24 mars 2023, la délibération approuvant l'avenant au Contrat Régional d'équilibre territorial avec une programmation revue et une prolongation jusqu'au 10 janvier 2024 en l'attente du nouveau dispositif « Nos territoires d'abord » était retirée de l'ordre du jour et ne fût en conséquence pas soumise au vote.

En l'absence d'information officielle de la Région, ECAA a continué à déposer des dossiers de demande de subvention selon la programmation qui devait être votée le 24 mars.

Des courriers restés sans réponse ont été adressés au Président Muselier les 07/06 et 13/07 pour connaître les raisons de l'absence de vote de l'avenant et de silence des services.

Le 15 novembre 2023, un courrier a été adressé au Président Muselier pour solliciter à nouveau la signature du dispositif « Nos territoires d'abord » en l'absence de prolongation du CRET. Ce courrier est également resté sans réponse.

Le 15 décembre 2023, le Conseil Régional a délibéré pour rattacher le Pays de Fayence cosignataire du CRET d'ECAA, au contrat « nos territoires d'abord » de la Dracénie pour 2,4M€, ce qui démontre encore la volonté très claire du Président de Région d'exclure Estérel Côte d'Azur Agglomération de tout dispositif régional.

A ce jour 31 intercommunalités sur 52 bénéficient d'un contrat « nos territoires d'abord »

Cette situation conduit à une aberration absolue : **Le cas de l'irrecevabilité du projet de réaménagement du front de mer**

Le 11 décembre 2023, le Directeur de la Transition Energétique et des Territoires informe la Communauté d'Agglomération de l'irrecevabilité du projet de réaménagement du front de mer de Saint-Raphaël.

Le motif invoqué est le suivant : « votre projet ne figure pas dans la programmation du Contrat Régional d'Equilibre Territorial conclu entre la Région et Esterel Côte d'Azur agglomération ».

Et pour cause, en l'absence du vote de l'avenant au CRET, ce dernier a pris fin le 10 juin 2023 et à ce jour, le territoire n'est couvert par aucun dispositif contractuel, le privant de financements auxquels il n'est possible d'accéder qu'à travers une contractualisation.

Ainsi on nous refuse la signature d'un contrat de territoire puis on justifie l'absence de financement par l'absence de contrat...

3) L'argument de la participation au co-financement de la LNPCA au cœur d'un conflit d'intérêt majeur :

Il y a lieu de préciser que les subventions ont cessé d'être attribuées au profit du territoire de Saint-Raphaël et de sa Communauté d'Agglomération depuis le jour où Monsieur Frédéric Masquelier, Maire de la Commune et Président de la Communauté d'Agglomération, a manifesté son opposition au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Les échanges épistolaires entre le Président de la Région, Monsieur Renaud Muselier et Monsieur Frédéric Masquelier démontrent la rupture des relations du fait de la non-adhésion par le Président de la Communauté d'Agglomération Var Estérel au projet porté par Monsieur Renaud Muselier de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

- Renaud Muselier a écrit le **18 janvier 2021** en sa qualité de Président de Région afin de solliciter l'adhésion de d'Esterel Côte d'Azur Agglomération (Ex-CAVEM) à l'établissement public industriel et commercial SLNPCA (Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur).
- Le **13 octobre 2022**, Renaud Muselier cette fois en sa qualité de Président de la SLNPCA, écrit au Président de l'agglomération (en se référant à son courrier en qualité de Président de Région du 18-01-2021) afin de lui demander de lui communiquer sa décision « relative à votre souhait d'intégrer ou non le partenariat » de la LNPCA « *l'Etat a créé par ordonnance du 2 mars 2022 un établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA). Sa mission est de porter la participation financière des collectivités territoriales ou groupements de collectivités, de même que tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de l'infrastructure ferroviaire et à la gouvernance du projet.(...)C'est la raison pour laquelle, je souhaiterais connaître, d'ici la fin de l'année 2022, votre décision relative à votre souhait d'intégrer ou non le partenariat de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, projet ferroviaire le plus important dans notre région depuis des décennies.* ».
- Le **18 novembre 2022**, confirmation du refus de contribuer était officialisée par un courrier de Frédéric Masquelier Président de la Communauté d'Agglomération. Des critiques étaient notamment portées sur l'absence de prise en considération du territoire de Saint-Raphaël dans les investissements de la nouvelle ligne. Les conséquences de cette opposition politique ont été la privation de toute subvention.
- Le **29 Mars 2023** le VP de la Région Jean-Pierre Serrus indique « *Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel (...) elle pose aussi une problématique budgétaire majeure* ». Il

précise plus loin « Aussi je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes les mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement » de la ligne nouvelle.

- Enfin dans un courrier du **5 mars 2024** le VP David Gehan indique concernant le refus de la Région contractualiser avec ECAA : « Je constate que les conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat (...). En effet en raison de nos divergences sur le projet LNPCA nous ne sommes pour l'heure pas à même de travailler sur une contractualisation comportant un volet mobilité sur lequel nous ne pouvons nous entendre à ce jour. Comme je vous l'ai écrit précédemment il convient de résoudre ce point. ». Le prétexte de l'avenant au CRET et de son objet relatif à la mobilité est absurde puisque le CRET ne porte nullement sur les infrastructures ferroviaires mais sur des aménagements de pistes cyclables, d'aires de covoiturage et de transports hors ferroviaires.
- Une réponse détaillée était d'ailleurs apportée à la Région par Monsieur Frédéric Masquelier, Président de l'Agglomération Estérel Côte d'Azur, le **26 mars 2024** qui devait conclure : « Ce refus d'engager le processus de contractualisation pour des motifs étrangers aux règles qui régissent le dispositif « Nos Territoires d'abord » est non seulement préjudiciable à l'équilibre de la politique régionale, mais il me semble en outre être contraire à l'égalité de traitement auxquels les citoyens, comme les collectivités de la Région Sud PACA, ont droit. ». Ce comportement de blocage de toute subvention a pour seul intérêt de favoriser une société présidée par Monsieur Muselier, ce dernier ne s'en cachant pas et rappelant qu'en cas de financement par la Commune de sa société, les subventions pourront reprendre. Le manque à gagner pour la Commune et la Communauté d'Agglomération de la Commune de Saint-Raphaël sur cette période de refus d'octroi de subventions en raison de la non-contribution de la Commune à un projet défavorable à ses intérêts s'élève à plusieurs millions d'euros.
- Le **12 novembre 2024**, Monsieur Frédéric Masquelier en qualité de Maire écrivait à Monsieur Renaud Muselier l'informant de conflit d'intérêt existant entre la qualité de Président de Région et Président de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur assumée par ce dernier.
- Pour réponse le **20 décembre 2024**, Monsieur Muselier se défend en prétextant que sa participation aux organes de gouvernance de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est purement institutionnelle et sur le fait qu'il n'existe aucun droit à subvention et que la non-perception de subventions ne serait pas corrélée au refus de Monsieur Masquelier de participer au financement de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.
- Monsieur Masquelier a répondu à cette correspondance le **14 janvier 2025** en rappelant les mots du Vice-Président du Conseil Régional portés le 29 mars 2023 :

« D'une part votre Vice-Président délégué aux transports agissant sous votre autorité m'écrivait le 29 mars 2023 à la suite de notre refus de participer au financement de la Société Nouvelle de la LNPCA: « Si votre absence dans ce tour de table pose un problème institutionnel évident, elle pose aussi une problématique budgétaire majeur, chaque collectivité étant financièrement engagée dans ce dossier. Aussi je vous informe qu'en accord avec le Président Renaud Muselier, nous avons pris la décision d'engager toutes /es mesures nécessaires qui nous permettront de compenser financièrement cette carence dans le plan de financement ».

D'autre part votre vice-président en charge de l'Aménagement du territoire, de l'aide aux communes et aux intercommunalités, agissant en votre nom par délégation, m'indiquait par un courrier en date du 5 mars 2024 : « que /es conditions ne sont toujours pas réunies pour négocier ce nouveau contrat Nos Territoires d'Abord (...) en raison de nos divergences sur le projet de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur (LNPCA). ».

Vous-même reconnaissez explicitement qu'il existe dans ces dossiers un véritable sujet de conflits d'intérêt lorsque vous m'indiquez vous être « déporté /ors du vote en séance plénière de la convention-cadre relative au financement des travaux de la société ligne nouvelle Provence Cote d'Azur».

En outre, l'analyse comparative des traitements des demandes de subventions pour la commune de Saint-Raphaël sur les périodes 2019-2021 et 2022-2024 met en évidence la mise en œuvre d'instructions précises puisque le montant des subventions accordées à la ville est passé de 1M€ sur la période 2019-2021 pour chuter à 0,08M€ sur la période triennale suivante et ce bien que le montant des dossiers ait presque double (2,4M€ de subventions sollicitées sur 2022-2024 contre 1,5M€ sur la période précédente). Le taux d'attribution est donc passé de 68 % sur la première période à seulement 3,5 % sur la seconde.

Dans le même temps, les financements accordés à la Communauté d'Agglomération chutaient de moitié.

Le taux d'acceptation des dossiers est également un indicateur infaillible. Alors que 73 % des dossiers déposés par la commune étaient acceptés entre 2019 et 2021 (24 sur 33), ce chiffre s'effondre à 20 % sur la période 2022-2024 (6 dossiers acceptés sur 30). Pour la Communauté d'Agglomération, nous sommes passés d'un taux de 100% entre 2019 et 2021 à 59% entre 2022 et 2024. »

2.5 NOTE SUR LE STATUT DES PHASES 3 ET 4 LNPCA

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	2
2. BREF RAPPEL HISTORIQUE	2
3. L'EVOLUTION DU PROJET EN COHERNCE AVEC LE DEBAT PUBLIC	4
4. L'INDEPENDANCE DU PROJET DES PHASES 1&2 PAR RAPPORT AUX PHASES 3 ET 4	5
4.1. LES ETAPES DE LA GENESE DU PROJET DES PHASES 1&2	5
4.1.1. Le COI en 2018	5
4.1.2. La Saisine de la CNDP (Commission Nationale du Débat public) en 2020	5
4.1.3. La Décision Ministérielle du 23 juin 2020	7
4.1.4. Les concertations complémentaires de 2020 et de 2021	8
4.1.5. Le protocole de financement	8
4.1.6. La décision ministérielle du 7 juin 2021	9
4.1.7. décision ministérielle du 08 décembre 2021	10
4.2. LE PROJET DES PHASES 1 & 2 FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	10
4.2.1. La qualification du projet des phases 1 & 2 proposé à enquête publique	10
4.2.2. L'avis de l'autorité environnementale de novembre 2021	11
5. LES QUESTIONS FONCIERES SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES	12
5.1. PRECISION SUR LES « ETUDES » SUR LES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE	12
5.2. UNE ABSENCE D'OUTILS FONCIERS CONTRAIGNANTS	13
5.3. UN OBSERVATOIRE DU FONCIER PORTE PAR L'ETAT	14
6. LE CHOIX RETENU PAR LE MAITRE D'OUVRAGE : UNE PIECE ANNEXE [PIECE G] POUR COMPLETER LE DOSSIER PRINCIPAL	14
7. EN SYNTHESE	15

1. PREAMBULE

La présente note vise à répondre aux interrogations de la Commission d'Enquête, qui a fait part de différents questionnements sur le statut des phases 3 et 4 :

- La Commission a notamment relevé que la pièce G qui présente « des éléments d'information sur les sections de ligne nouvelle » induisait de la confusion
- La Commission constate qu'une part notable des contributions de l'enquête publique porte sur ces sections.

La note présente successivement :

- Les éléments qui fondent l'indépendance du projet des phases 1&2 ;
- L'historique du projet LNPCA, et notamment comment le projet des phases 1&2 s'insère dans l'ambition plus large portée sous le nom LNPCA ;
- Le statut et la raison d'être de la pièce G ;
- En synthèse, la logique de l'organisation du dossier présenté pour assurer la meilleure information du public.

2. BREF RAPPEL HISTORIQUE

Le projet a été initié dans les années 2000 dans le cadre d'une réflexion sur la création d'une Ligne à Grande Vitesse, prolongeant la LGV Méditerranée arrivant dans les Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes-Maritimes.

Le débat public de 2005 a débouché sur la décision de création d'une LGV desservant les Métropoles du Sud (Marseille – Toulon – Nice).



Figure 83 : Ensemble des scénarios étudiés, présentés et discutés au débat public (SNCF R)

Les concertations qui ont suivi et l'évolution des politiques publiques nationales en matière de mobilité ont conduit les gouvernements successifs, les partenaires cofinanceurs des études préalables et le maître

d'ouvrage à réorienter le projet d'une LGV à un projet d'infrastructure et de services privilégiant les transports du quotidien et assurant une desserte fine du territoire.

C'est notamment ce qui a conduit à renommer le projet LN PCA (au lieu de LGV PACA) en 2012.

Ainsi réorienté le projet LN PCA a tout d'abord été restructuré en Priorités 1 et 2 (concernant les Bouches-du-Rhône, l'ouest toulonnais et les Alpes-Maritimes – littoral et Sophia Antipolis) n'évoquant plus de projet de voies nouvelles à l'est de Toulon dans le sillon permien jusqu'au Muy / les Arcs et entre Nice et Monaco.

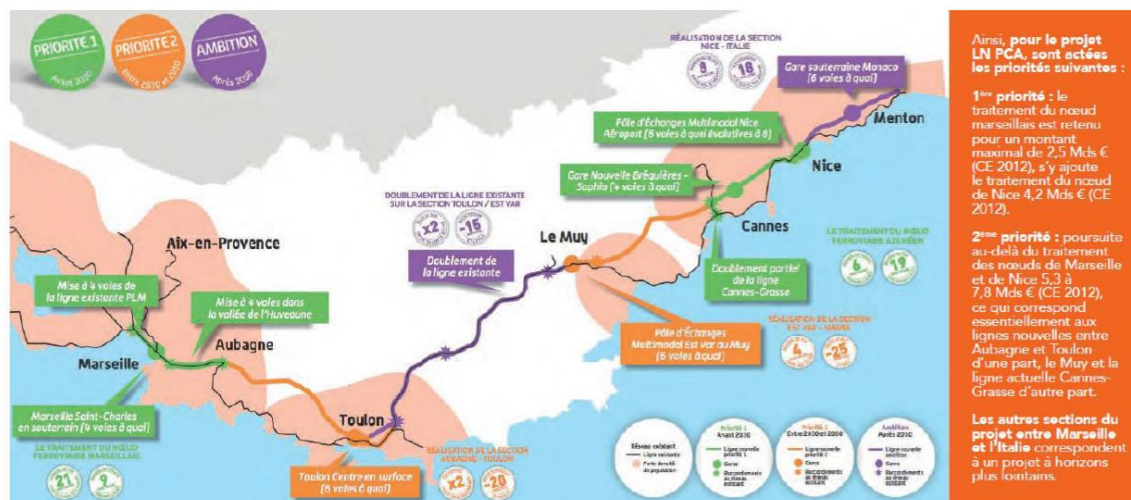


Figure 85 : Les principes retenus par la Commission Mobilité 21 et validés par le gouvernement en juillet 2013 (SNCF R)

La priorité 1 du projet LNPCA a ainsi fait l'objet d'une concertation publique sur la période 2016 – 2017.

Suite à l'élection présidentielle de 2017 et aux travaux préparatoires à la LOM organisés par le gouvernement (Assises de la mobilité et Conseil d'Orientation des Infrastructures), le projet LNPCA a fait l'objet d'un nouveau phasage, repris dans la LOM lequel comprend 4 phase dont les 2 premières ont fait l'objet des études depuis 2017 et concertations en 2019 puis 2020 et 2021, les phases 3 & 4 n'ayant plus fait l'objet d'investigations ni d'études depuis 2017 et donc depuis les recommandations de février 2018 du COI reprises par le gouvernement dans la LOM finalement promulguée en 2019.



Figure 88 : les propositions du Comité d'Orientation des Infrastructures. Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur séquencé en 4 phases. (SNCF R)

3.L'EVOLUTION DU PROJET EN COHERENCE AVEC LE DEBAT PUBLIC

UN PROJET QUI A EVOLUE POUR TENIR COMPTE DE L'AVIS DU PUBLIC

Le projet s'est transformé entre 2005 et 2018 pour prendre en considération les avis du public et des élus, exprimés lors des concertations publiques successives au débat public de 2005. Le projet s'est aussi adapté progressivement aux volontés et capacités financières des cofinanceurs.

L'ambition ferroviaire originelle s'est structurée en deux projets distincts et indépendants :

- Un projet de renforcement des lignes classiques du littoral entre Marseille et Nice pour développer des systèmes « RER » au sein des nœuds marseillais, toulonnais et azuréen (les phases 1 & 2) ;
- Un projet comprenant des sections de lignes nouvelles qui devront faire l'objet d'un nouveau débat public (les phases 3 & 4).

Autrement dit, à partir de 2018, sous l'impulsion des élus et du public d'une part et en cohérence avec les recommandations du COI reprises par le gouvernement dans la LOM, un projet prioritaire (celui des phases 1 & 2) a émergé de façon indépendante et autoporteuse. Ce projet n'entraîne pas de renoncement à l'ambition plus lointaine d'une réduction des temps de parcours entre Aix-Marseille et Nice qui pourra faire l'objet d'un autre projet autonome et indépendant.

Il est important de considérer que cette évolution en profondeur du projet est liée à la prise en considération par le maître d'ouvrage et des partenaires cofinanceurs des contributions du public. C'est notamment ce qui a conduit à changer le nom du projet après la concertation publique relative à la LGV PACA de 2011 avec une nouvelle appellation LN PCA. C'est ce qui a conduit à une nouvelle orientation donnée au projet après la concertation de 2016 – 2017 avec une priorisation donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens et la création de RER métropolitains. Ces évolutions constituent la trace de l'interaction permanente entre la conception du contenu du projet et les résultats des différentes étapes de concertation.

LA CONTINUITE DEPUIS LE DEBAT PUBLIC

Dans ces différents avis formulés sur le projet depuis le débat public et dans les lettres de missions des garants qui ont été mandaté sur le projet, la CNDP a toujours considéré que le projet s'inscrivait dans la continuité du débat public parce que ses évolutions résultaient essentiellement par la prise en compte de l'avis du public.

Dans la conception du dossier d'enquête publique, en cohérence avec cette histoire, il est apparu important pour le maître d'ouvrage de présenter les évolutions du projet pour permettre d'en comprendre l'origine et partager avec le public la raison d'être du projet des phases 1 & 2 proposé à l'enquête publique.

AIDER LE PUBLIC A COMPRENDRE LE PROJET ACTUEL A L'AUNE DE CE QUI LUI A ETE PRESENTE DANS LE PASSE

Pour le maître d'ouvrage, l'objectif du dossier d'enquête publique était d'aider le public à comprendre le projet actuel alors même qu'il a souvent gardé en tête les éléments présentés lors des concertations antérieures, notamment celles de 2011-2012 et de 2016, mais aussi celles plus légères de 2013-2014 sur la ZPP¹.

Le maître d'ouvrage a considéré qu'il aurait ainsi été difficilement compréhensible pour le lecteur que les sections de lignes nouvelles qui avaient justement fait l'objet d'une forte mobilisation en 2011-2021 puis lors des phases de définition de la ZPP n'apparaissent pas pour mémoire dans le dossier d'enquête.

¹ ZPP : Zone de passage préférentiel

En parallèle, le code de l'environnement impose « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

Pour le maître d'ouvrage, la longue histoire du projet fait que certains choix ont été discutés bien avant l'émergence formelle du projet des phases 1 & 2, en 2018. C'est par exemple le cas du choix d'une gare souterraine à Marseille St-Charles plutôt qu'à la Blancarde, discuté en 2011. De même, la localisation des entrées nord et est du tunnel de Marseille a été fixée après la concertation de 2016. Le maître d'ouvrage a donc considéré que la présentation de ces étapes était nécessaire à la justification de la consistance du projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête publique.

Dans son avis de novembre 2021, l'autorité environnementale souligne l'importance de la présentation de ces solutions de substitution.

4. L'INDEPENDANCE DU PROJET DES PHASES 1 & 2 PAR RAPPORT AUX PHASES 3 ET 4

Nota : La pièce A du dossier d'enquête publique explicite la genèse du projet des phases 1&2 et le statut des phases 3 et 4.

4.1 LES ETAPES DE LA GENESE DU PROJET DES PHASES 1&2

4.1.1 LE COI EN 2018

Le rapport du 1^{er} février 2018 du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) propose une planification en 4 phases des engagements financiers pour la LNPCA au gouvernement que ce dernier a actées dans l'exposé des motifs de la LOM.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 réaffirme la priorité donnée au traitement des nœuds ferroviaires et demande de réaliser sans attendre les aménagements de la phase 1, puis ceux de la phase 2, **faisant ainsi émerger le projet des phases 1 & 2.**

La décision ministérielle demande à SNCF Réseau de concerter sur les phases 1 & 2 de la LNPCA. Des études dites « de recalage » sont engagées sur le projet.

Une première concertation dédiée au projet des phases 1 & 2 a lieu de juin à octobre 2019 : elle confirme une adhésion au principe d'amélioration des mobilités ferroviaire du quotidien et de développement du TER dans les trois aires métropolitaines de Marseille, Toulon et de Nice et la Côte d'Azur.

4.1.2 LA SAISINE DE LA CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC) EN 2020

Compte tenu du délai écoulé depuis la dernière saisine (septembre 2015) et de la nécessité pour le maître d'ouvrage de mettre en cohérence l'évolution du projet et son périmètre réglementaire pour l'enquête publique, SNCF Réseau saisit la CNDP le 13 novembre 2020 sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation portant sur les phases 1 et 2 avec pour objectif la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen, seules parties de la LNPCA à faire l'objet d'une perspective d'enquête publique.

Dans sa décision n° 2020 / 134 / LNPCA / 15 du 2 décembre 2020, la CNDP différencie les phases 1 & 2 et les phases ultérieures.

« Considérant que :

- La saisine préalable au projet d'enquête publique ne concerne que les phases 1 & 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen prévue dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- Les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public ;
- Les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public ;
- La participation du public concernant les phases 1 & 2 du projet a été poursuivie après la fin du débat public ;
- Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la participation du public en décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique, ce qui devrait permettre de répondre aux questions du public portant sur l'intermodalité liée aux projets de gare, sur les nuisances sonores et sur la gestion des chantiers postérieure à l'enquête publique, (...) ».

La CNDP décide que :

- « Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de trains des phases 1 & 2 soumis à la prochaine enquête publique.
- **Cette décision ne s'applique pas aux phases 3 & 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques. »**

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-13-1 et L.121-12,
- vu sa décision n°2015/11/LNPCA/10 du 4 mars 2015 désignant Monsieur Philippe QUEVREMONT comme nouveau garant,
- vu sa décision n°2015/22/LNPCA/11 du 1er avril 2015 donnant acte du rapport du maître d'ouvrage concernant le bilan de la consultation sur les zones de passage préférentielles pour les tronçons Marseille Toulon et Est Var-Nice (priorités 1 et 2),
- vu sa décision n°2015/39/LNPCA/12 estimant qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public,
- vu le rapport du garant et le compte-rendu du maître d'ouvrage relatifs à la concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen,
- vu sa décision n°2017/13/LNPCA/13 du 5 avril 2017, donnant acte du rapport du garant et du compte-rendu du maître d'ouvrage relatifs à la concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens (priorité 1) du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et décidant de poursuivre la démarche de concertation,
- vu le rapport intermédiaire post-concertation du garant, relatif au projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur en date du 20 décembre 2019,
- vu sa décision n°2020/44/LNPCA/14 du 1^{er} avril 2020, prenant acte du rapport intermédiaire post-concertation du garant, relatif au projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,
- vu le courrier et le dossier annexé de Monsieur Luc LALLEMENT, Président de SNCF Réseau, en date du 13 novembre 2020 sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation sur les phases 1 et 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens, seules parties du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur faisant l'objet d'un projet d'enquête publique,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement Covid-19,

Considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,

- la saisine préalable au projet d'enquête publique ne concerne que les phases 1 et 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens prévue dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,
- les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public,
- les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public,
- la participation du public concernant les phases 1 et 2 du projet a été poursuivie après la fin du débat public,
- le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la participation du public en décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique, ce qui devrait permettre de répondre aux questions du public portant sur l'intermodalité liée aux projets de gare, sur les nuisances sonores et sur la gestion des chantiers postérieure à l'enquête publique,
- la nécessité d'une procédure de participation spécifique avec les habitants du quartier de Bassens à Marseille,
- l'opportunité de poursuivre la concertation sous la responsabilité du maître d'ouvrage, avant tout début de concertation effective sur les phases 3 et 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur les phases 1 et 2 du projet soumises à la prochaine enquête publique.

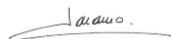
Article 2 :

Cette décision ne s'applique pas aux phases 3 et 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

Dans sa lettre de mission au garant (8 décembre 2020), la présidente de la CNDP précise : « *Par conséquent, vous savez combien il est important de rappeler que la phase de concertation qui s'ouvre ne peut concerner que les phases 1 et 2 du projet LNPCA. Les phases 3 et 4 devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de SNCF Réseau avant toute enquête publique.* ».

4.1.3 LA DECISION MINISTERIELLE DU 23 JUIN 2020

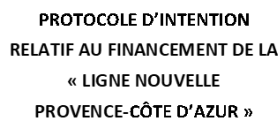
La décision ministérielle du 23 juin 2020 décide de porter à l'enquête publique le projet des phases 1 & 2 dont les aménagements ont été concertés en 2019.

Deux périodes de concertation complémentaire ont été conduites (20 novembre - 31 décembre 2020 et 1er mars - 15 avril 2021), conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement ainsi qu'aux articles L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme, sur 9 opérations du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

4.1.5 LE PROTOCOLE DE FINANCEMENT

Le protocole définit des modalités de répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 & 2 du projet. Il fixe aussi des engagements de solidarité pour les phases 3 & 4 aux collectivités.

« Dans tous les cas de figure, il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP pour un débat public complet sur ces deux phases. »



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

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

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

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

LNPCA – Financement d'opérations d'infrastructure
annexes de la délibération n° 21-180

Page 1 sur 28

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

Extrait page 5

4.1.6 LA DECISION MINISTERIELLE DU 7 JUIN 2021

La décision ministérielle du 7 juin 2021 valide le programme des opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 par secteur géographique, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020. Elle précise que le projet des phases 1 & 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.

Concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA, la décision demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les sections de lignes nouvelles.

Ces sections devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique. Ces sections de lignes nouvelles sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 & 2 soumis à l'enquête publique et donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires.

Le ministre

Ref : MT2021-05/15190

Paris, le - 7 JUIN 2021

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
517 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020, je vous avais demandé d'engager l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019. 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. Je vous avais également demandé de poursuivre les concertations et les études complémentaires sur certains aménagements sensibles et sur leurs modalités de réalisation.

Vous avez ainsi conduit des concertations complémentaires du 20 novembre au 31 décembre 2020 et du 1^{er} mars au 15 avril 2021 sur :

- La création d'une halte à Saint-André et le remplacement des passages à niveau par de nouveaux accès sous voies ;
- Le site d'implantation de la gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'Ouest ;
- Le choix de la variante de passage de l'entrée Nord du tunnel de Marseille à la Delorme ;
- Les nuisances sonores et les modalités d'insertion pour les opérations suivantes : bifurcation de Cannes-Cassis, gare TER de Cannes La Bocca, secteur de Saint-André, 0^{ème} voie en gare de Blancarde, 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : gare de Marseille-Saint-Charles, gare de La Pauline, gare TER de Cannes La Bocca ;
- Les modalités de réalisation de certains travaux : gare souterraine de Marseille-Saint-Charles, entrée Est du tunnel de Marseille à la Parete.

Programme d'opération définitif sur les phases 1 et 2

Ayant pris en considération l'analyse complète de ces concertations et les positions exprimées lors de la réunion du comité de pilotage du 19 avril 2021 qui m'ont été adressées avec ses annexes, je valide le programme des opérations constitutives des phases 1 et 2 de la LNPCA par secteur géographique ci-dessous, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020. Les aménagements retenus sont également détaillés dans l'annexe jointe :

129 Boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél : 0033(0)1 40 81 21 22
www.sncf-gouv.fr

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020, je vous avais demandé d'engager l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019. 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. Je vous avais également demandé de poursuivre les concertations et les études complémentaires sur certains aménagements sensibles et sur leurs modalités de réalisation.

Extrait page 1

En parallèle de la procédure d'utilité publique, vous lancerez les études détaillées nécessaires à l'avancement du projet en vue de permettre la réalisation des premiers travaux de la phase 1 dès 2023.

Dans ce cadre, je vous demande de poursuivre l'information du public sur les principaux thèmes abordés au cours de la dernière étape de concertation.

Comme précisé dans la décision ministérielle du 23 juin 2020, vous vous assurez aussi avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés de la bonne articulation entre les opérations, objets de l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique, et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

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.

Concernant le foncier nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, je vous demande de mettre en place, d'ici la déclaration d'utilité publique et en relation avec le Préfet coordonnateur et les Préfets des départements des Alpes-Maritimes et du Var, des dispositifs appropriés de protection permettant la réalisation sans difficultés nouvelles des opérations concernées.

Pour les phases 3 et 4 qui sont 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.

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.

Concernant le foncier nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, je vous demande de mettre en place, d'ici la déclaration d'utilité publique et en relation avec le Préfet coordonnateur et les Préfets des départements des Alpes-Maritimes et du Var, des dispositifs appropriés de protection permettant la réalisation sans difficultés nouvelles des opérations concernées.

Pour les phases 3 et 4 qui sont 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.

Je souhaite que la procédure d'enquête d'utilité publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études détaillées fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance qui avaient été mises en place lors des études préalables à l'enquête publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement de cette procédure et accompagneront en tant que de besoin vos services pour la mise en œuvre de la présente décision.


Jean-Baptiste JEBBARI

Extrait page 5

4.1.7 DECISION MINISTERIELLE DU 08 DECEMBRE 2021

La décision ministérielle du 08 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête publique du projet des phases 1&2 par SNCF R dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la DUP.

4.2 LE PROJET DES PHASES 1 & 2 FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

4.2.1 LA QUALIFICATION DU PROJET DES PHASES 1 & 2 PROPOSE A ENQUETE PUBLIQUE

Au regard des caractéristiques de l'ensemble des opérations prévues dans l'ambition LNPCA, et en cohérence avec les orientations prises en concertation et les décisions ministérielles successives, deux projets distincts ont été identifiés : le projet des phases 1 & 2 et les sections de lignes nouvelles.

Le projet des phases 1 & 2 est un projet autonome et fait l'objet de la présente enquête publique.

- **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.
 - Ce projet n'a pas besoin de sections de lignes nouvelles pour atteindre ces objectifs et être opérationnel. L'ensemble des objectifs décrits seront atteints en totalité à la mise en service du projet.
 - Même si les sections de lignes nouvelles ne voyaient pas le jour, ou le voyaient sous une forme différente de celle imaginée jusqu'ici, le projet des phases 1 & 2 garderait toute sa pertinence pour assurer les services auxquels il est dédié.
- Réciproquement, la réalisation ultérieure de sections de lignes nouvelles ne remettra pas en cause le fonctionnement du système construit avec le projet des phases 1 & 2.
 - Les gains de temps de parcours (qui sont au cœur des objectifs des sections de ligne nouvelle envisagés dans les phases 3 et 4), complétés par une desserte renforcée du territoire, permettront d'accroître l'offre de service pour les liaisons à grande distance sans altérer l'offre de trains du quotidien.
- Le projet des phases 1 & 2 est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.
- Les co-financeurs du projet **se sont engagés par un protocole** sur leur **capacité à financer le projet des phases 1 & 2**. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de

ligne nouvelle dans la continuité du projet des phases 1 & 2 selon les mêmes principes de répartition entre collectivités (utilisation de critères objectifs de répartition), mais ne s'engagent pas sur un financement de ces sections de ligne nouvelle.

- Le projet des phases 1 & 2 a donné lieu à des objectifs de service, à des études d'exploitation, à des études techniques et environnementales aussi **détaillées que possible en cohérence avec les règles de l'art pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact.

Pour leur part, les sections de ligne nouvelle ont fait l'objet d'une définition de principe avant les années 2015 (zone de passage, ...) et n'ont pas fait l'objet d'études particulières depuis 2017. Leur consistance sera à repréciser à l'avenir et elle devrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public. L'état de leur définition à 2017 est présenté en Pièce G, pour la parfaite information du public et sans présumer des évolutions de leurs contenus à l'aune des prochaines études et concertations).

Lorsque l'État et les cofinanceurs le décideront, le maître d'ouvrage engagera de nouvelles études pour définir ces sections en fonction des services attendus. Il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP qui décidera de l'opportunité d'un débat public sur ce projet.

4.2.2 L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DE NOVEMBRE 2021

4.2.2.1 Positionnement général de l'AE

L'Autorité Environnementale est toujours extrêmement vigilante au respect des prescriptions du code de l'environnement sur la présentation des projets : « [...] Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Ainsi la synthèse annuelle des Autorités Environnementales 2020 expose : « Le périmètre du projet peut ainsi être mal défini : (...) soit dans le temps, en pratiquant la technique du « saucissonnage » qui consiste à ne présenter que la première partie d'un projet global, même si celui n'a de sens que lorsque les différentes phases sont achevées. Cette méthode semble toutefois de moins en moins mise en œuvre par les porteurs de projets, ce qui constitue un progrès à conforter dans le futur, **les autorités environnementales ayant vocation à critiquer de façon systématique son utilisation**. On persiste toutefois à la retrouver de façon fréquente dans les projets d'infrastructures de transports, qui n'intègrent pas suffisamment tous les sujets qui leur sont directement attachés (AFAF, par exemple) ... ».

A titre d'illustration de cette vigilance et cette attention répétée de l'AE, cette dernière a rendu récemment un avis sévère sur ce plan concernant le projet de ZAC Littorale à Marseille (Avis délibéré n° 2021 92 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021)².

4.2.2.2 Sur le projet des phases 1&2 LNPCA

Dans son avis délibéré n° 2021-100 adopté lors de la séance du 18 novembre 2021 relatif au projet des phases 1 & 2 LNPCA, l'AE commente le périmètre du projet des phases 1 & 2 (en ayant connaissance du contenu de la pièce G relatif aux phases 3 et 4) sans critiquer le périmètre du projet des phases 1&2 faisant l'objet de l'étude d'impact et proposé à l'enquête publique.

L'AE précise dans son avis : « La détermination du périmètre du projet est délicate et a manifestement fait l'objet de plusieurs itérations pour tenir compte des choix successifs. Si, en première approche, le projet avait vocation à couvrir l'ensemble des opérations concourant conjointement au renforcement de la grande vitesse et à l'amélioration des transports quotidiens, la succession de concertations et de décisions ministérielles a abouti à un ensemble fonctionnel d'opérations plus limité, dans le cadre précisé par l'exposé des motifs de la loi d'orientation des mobilités. Le dossier rappelle clairement que les éventuels nouveaux développements devront faire l'objet d'un nouveau débat public. ».

Les questionnements de l'Autorité Environnementale sur le périmètre du projet ne portent pas sur les sections ultérieures de lignes nouvelles, mais sur des projets connexes à celui des phases 1&2 et leurs services : projets ferroviaires connexes de l'Etoile Marseillaise, projets urbains, projets autour des gares...

² « L'étude d'impact ne peut apprécier les incidences du projet à l'échelle de la seule ZAC Littorale. L'AE rappelle que le périmètre du projet s'apprécie indépendamment de son fractionnement dans le temps et de la pluralité éventuelle de maîtres d'ouvrage (cf. figure 3). L'AE recommande de produire une étude d'impact à l'échelle de l'ensemble de l'extension Euromed II. »

5 UNE ABSENCE DE PRESCRIPTIONS FONCIERES SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES

La décision ministérielle du 7 juin 2021 demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les sections de lignes nouvelles (phases 3 & 4 de la LNPCA). **Ces sections devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.**

5.1 PRECISION SUR LES « ETUDES » SUR LES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE

Le graphique reproduit dans le résumé non technique qui présente la décision ministérielle de juin 2020 est le suivant :

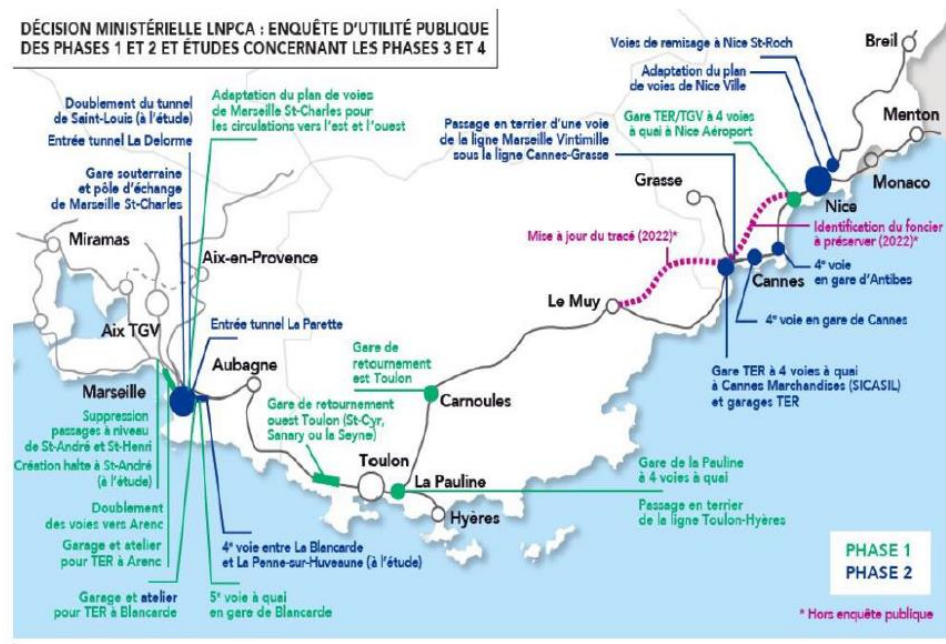


Figure 51 : la décision ministérielle de juin 2020

Compte-tenu des contributions du public au cours de l'enquête publique du projet des phases 1 & 2, il semble de cette représentation soit à l'origine de certaines confusions.

Pour le maître d'ouvrage, la mention « mise à jour du tracé (2022) sur la section Le Muy / Cannes » fait référence à ces paragraphes de la décision ministérielle de juin 2021 :

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

L'État a mis en place depuis 2015 un « observatoire du foncier ». Il a pour mission d'assurer une veille et une information en matière d'occupation des sols dans les zones de passage préférentielles du projet à long terme.

La décision ministérielle de juin 2021 précise :

Pour les phases 3 et 4 qui sont 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.

Cet observatoire est un outil d'information des partenaires du projet : il ne dispose d'aucun moyen contraignant.

6 LE CHOIX RETENU PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE : UNE PIÈCE ANNEXE [PIÈCE G] POUR COMPLÉTER LE DOSSIER PRINCIPAL

Le projet des phases 1 & 2 est reconnu comme un projet autoporteur et indépendant des choix qui seront faits plus tard sur les sections de lignes nouvelles, comme en attestent les décisions ministérielles et l'avis de l'AE.

En complément de l'ensemble des informations du dossier d'enquête portant sur le projet des phases 1 & 2 et pour faire le lien avec **les étapes antérieures lors desquelles, les éléments qui allaient devenir des opérations des phases 1&2 et ceux qui ont été repoussés à des phases ultérieures étaient intimement liés, le maître d'ouvrage a pensé important de mettre à disposition du public des informations sur ces évolutions (pièce G).**

Pour répondre à ce besoin en recherchant la meilleure lisibilité pour le lecteur, le maître d'ouvrage a fait le choix de ne retenir dans le dossier principal que les éléments strictement nécessaires à la présentation du projet des phases 1&2 et de reporter les autres éléments concernant les sections de ligne nouvelle dans une pièce annexe, la pièce G, intitulée « éléments d'information sur les sections de ligne nouvelle ».

Comme cela est indiqué en introduction, cette pièce ne fait pas partie du Dossier d'Enquête Publique sur le projet des phases 1 & 2 et les opérations qui y sont mentionnées ne font pas partie de l'étude d'impact.

Cette pièce reprend :

- Des éléments qui ont déjà été présentés au public lors de concertations et démarches d'informations antérieures à 2017 ;
- La présentation des premières réflexions sur les conséquences du choix des sites de Cannes La Bocca et de Sophia - Les Clausonnes à l'issue de la concertation de 2016 - 2017 pour la localisation des gares nouvelles (TER et TGV) de l'ouest des Alpes-Maritimes.

La pièce G indique que « les options nouvelles issues de la concertation de 2016 (option de gare TGV à Cannes Bocca et localisation de la gare TER/TGV de Sophia aux Clausonnes), dont l'étude a été demandée par décision ministérielle de 2017 post concertation publique (et avant que le COI ne formule ses recommandations de phasage du projet), ont fait l'objet de réflexions partagées avec les collectivités concernées au cours de l'année 2017.

La pause décrétée par le Président de la République en juillet 2017 sur les grands projets d'infrastructures et les recommandations de 2018 du COI reprises ensuite dans la LOM ont conduit le gouvernement à reporter ces gares figurant dans la phase 3 à un horizon lointain.

Les études et réflexions engagées sur les aménagements de la phase 3 ont été suspendues depuis juillet 2017, sans avoir pu être finalisées et sans faire l'objet de concertations publiques. (Pièce G, page 7). »

7 EN SYNTHÈSE

La consistance du projet des phases 1 & 2 LNPCA présenté à l'enquête publique a été élaboré en prenant en considération **les contributions successives du public**, et notamment la demande de traiter en **priorité la question des trains du quotidien et de mettre en place des RER métropolitains**.

La priorisation de cet objectif, le report à un horizon plus lointain de la réduction des temps de parcours à l'échelle régionale et de la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen, **expliquent l'indépendance du projet des phases 1 & 2 LNPCA avec les phases 3 et 4**.

L'État et les partenaires cofinanceurs se sont engagés à saisir à nouveau la CNDP concernant **l'organisation d'un nouveau débat public** sur les sections de lignes nouvelles, qui permettra aux acteurs du territoire de réinterroger les objectifs de ces sections et leurs conditions de réalisation : zones de passage, tracés, fonctionnalités, **En conséquence les tracés étudiés à ce jour pourront être fondamentalement différents**.

Le maître d'ouvrage a considéré que ces sections étant liées à l'histoire du projet, leur présentation dans une historique était importante pour comprendre l'évolution du projet et répondre aux **exigences réglementaires de présenter l'ensemble des solutions de substitution** raisonnablement envisageables qui ont été étudiées. En effet le projet tel qu'il est aujourd'hui est en quelque sorte une alternative réaliste en terme temporel et financier au projet tel qu'il avait été vu initialement.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a retenu l'organisation suivante du dossier d'enquête publique :

- Le dossier principal (pièces A à F) porte sur le projet des phases 1 et 2 : les éléments sur les phases ultérieures sont limités aux éléments historiques essentiels à la compréhension d'ensemble ;
- Une pièce autonome, informative (pièce G), regroupe les informations qui ont paru utiles au maître d'ouvrage pour à la fois pour présenter les solutions de substitution envisagées et informer le public.

Les éléments constitutifs de la pièce G sont principalement **des éléments déjà présentés au public**, disponibles sur le site internet du projet depuis des années.

L'enquête publique porte donc uniquement sur le périmètre des phases 1 & 2, défini dans la décision ministérielle de décembre 2021, juridiquement validé par la CNDP lors de la dernière saisine de 2020, et qui a été approuvé par l'AE dans son avis rendu en novembre 2021.

Les commissaires enquêteurs sont donc saisis sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

La DUP, si elle était accordée, ne porterait que sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

La pièce G ne fait pas partie du Dossier d'enquête Publique sur le projet des phases 1 & 2 et les opérations qui y sont mentionnées ne font pas l'objet de l'étude d'impact.

AGGLO - ECAA

PAR ANNEE

Année	DOSSIERS				MONTANTS			INDICATEURS				
	Nb de dossiers déposés	Nb de dossiers acceptés	Nb de dossiers refusés justifiés	Nb de dossiers sans réponses	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles totale présentée	Taux d'acceptation des dossiers	Taux de refus justifiés	Taux de cofinancement moyen sur dossiers acceptés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses dossiers attribués)</i>	Taux de cofinancement effectif sur la totalité des dossiers présentés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses)</i>	Taux d'attribution en € <i>(taux de subventions accordées vs subventions demandées)</i>
2017	10	10	0	0	1 507 097,00 €	1 507 097,00 €	12 080 429,33 €	100,00%	0,00%	12,48%	12,48%	100,00%
2018	18	18	0	0	1 809 550,73 €	1 754 011,73 €	9 731 509,26 €	100,00%	0,00%	18,02%	18,02%	96,93%
2019	12	12	0	0	1 004 416,00 €	989 667,00 €	7 280 413,44 €	100,00%	0,00%	13,59%	13,59%	98,53%
2020	17	17	0	0	1 284 902,70 €	1 196 254,77 €	4 014 296,52 €	100,00%	0,00%	29,80%	29,80%	93,10%
2021	4	4	0	0	131 366,00 €	131 366,00 €	417 463,33 €	100,00%	0,00%	31,47%	31,47%	100,00%
2022	8	8	0	0	481 616,53 €	481 616,53 €	1 030 951,62 €	100,00%	0,00%	46,72%	46,72%	100,00%
2023	11	5	0	6	1 346 858,59 €	697 498,89 €	7 443 508,53 €	45,45%	0,00%	18,72%	9,37%	51,79%
2024	8	3	0	5	999 880,38 €	166 674,66 €	4 564 527,19 €	37,50%	0,00%	29,37%	3,65%	16,67%
2025	6	2	0	4	108 294,01 €	14 729,01 €	1 893 621,65 €	33,33%	0,00%	7,51%	0,78%	13,60%
TOTAL	94	79	0	15	8 673 981,94 €	6 938 915,59 €	48 456 720,88 €	84%	0%	18%	14,32%	80,00%

PAR PERIODE

	DOSSIERS				MONTANTS			INDICATEURS				
	Nb de dossiers déposés	Nb de dossiers acceptés	Nb de dossiers refusés justifiés	Nb de dossiers sans réponses	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles totale présentée	Taux d'acceptation des dossiers	Taux de refus justifiés	Taux de cofinancement moyen sur dossiers acceptés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses dossiers attribués)</i>	Taux de cofinancement effectif sur la totalité des dossiers présentés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses)</i>	Taux d'attribution en € <i>(taux de subventions accordées vs subventions demandées)</i>
Période 2017 - 2021	61	61	0	0	5 737 332,43 €	5 578 396,50 €	33 524 111,89 €	100,00%	0,00%	47,63%	16,64%	97,23%
Période 2022 - 2025	27	16	0	11	2 828 355,50 €	1 345 790,08 €	13 038 987,34 €	59,26%	0,00%	11,49%	10,32%	47,58%
TOTAL	88	77	0	11	8 565 687,93 €	6 924 186,58 €	46 563 099,23 €	88%	0%	18%	14,87%	80,84%

Si sur la P2022 - 2025 nous avons obtenu un taux d'attribution de 97,23% (taux de référence sur la période précédente), nous aurions obtenu **2 750 004,22 € de subvention**

explications (cf formules):
2 750 004,22 €

En déduisant les subventions déjà obtenues sur P22-24 (à savoir 1 338 541,39 €), le préjudice s'élève à **1 404 214,14 €**

1 404 214,14 €

ANNEE	N° de dossier	INTITULE PROJET	Date dépôt	Subvention attribuée ?	Refus reçu courrier ou mail?	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles	HT/TTC	Part Subventionnée
2025	50828	Acquisition et plantation de végétaux dans le cadre de la création du parc paysager du petit défends à Saint-Raphaël	29/08/2025	Non	NON	31 565,00 €		53 029,00 €	HT	0%
2025	47437	Réhabilitation du stade de rugby Eugène Rossi	09/05/2025	Non	NON	50 000,00 €		1 427 495,97 €	HT	0%
2025	33913	Gestion 2025 des étangs de Villepey	12/03/2025	Non	NON	9 000,00 €		180 000,00 €	TTC	0%
2025	33914	Gestion et mise en valeur du site du Rastel d'Agay 2025	12/03/2025	Non	NON	3 000,00 €		37 000,00 €	TTC	0%
2025	30010	Garde régionale marine 2025	29/01/2025	Oui	NON	5 729,01 €	5 729,01 €	19 096,68 €	TTC	30%
2025	R0084870	Gestion 2024 des étangs de Villepey	13/01/2025	Oui		9 000,00 €	9 000,00 €	177 000,00 €	TTC	5%
2024	26671	Remplacement d'une borne de rechargement pour véhicules électriques sur la commune des Adrets de l'Estérel	19/11/2024	Non	NON	14 120,04 €		28 240,09 €	HT	0%
2024	26710	Remplacement de deux bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Puget sur Argens	19/11/2024	Non	NON	9 827,72 €		19 655,43 €	HT	0%
2024	26714	Remplacement de quatre bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Roquebrune sur Argens	19/11/2024	Non	NON	20 000,00 €		40 615,28 €	HT	0%
2024	27264	Déploiement de trois bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Fréjus	29/11/2024	Non	NON	8 567,96 €		28 559,86 €	HT	0%
2024	2024-03224	Phase 2 du dispositif ALABRI - action 31 du PAPI de l'Argens et des côtières de l'Estérel	16/02/2024	Oui		69 000 €	69 000,00 €	356 560,00 €	HT	19%
2024	2024_02414	Reconstrsuction du siège de la communauté d'agglomération	19/01/2024	Non	NON	776 000 €		3 880 000,00 €	HT	0%
2024	2024-00369	Garde régionale marine été 2024	29/03/2024	Oui		4 699,66 €	4 699,66 €	15 565,53 €	TTC	30%
2024	R0088482	Modernisation des dispositifs de suivi des ouvrages hydrauliques	07/08/2024	Oui		97 665,00 €	92 975,00 €	195 331,00 €	HT	48%
2023	PA35262 - 202304019	AAP Fonds européens FSE Care : accueil des réfugiés Ukrainiens sur le territoire	28/02/2023	Oui		77 386,44 €	75 818,92 €	77 386,44 €	HT	98%
2023	FE0001949	FEAMPA garde régionale marine été 2023	03/04/2023	Oui		18 114,25 €	12 679,97 €	18 114,25 €	HT	70%
2023	2023_08915	Modernisation de le déchetterie de Puget sur Argens	19/07/2023	Oui		300 000,00 €	300 000,00 €	1 205 607,00 €	HT	25%
2023	2023-07457	Réaménagement durable du front de mer de saint Raphaël - Tranche 1	11/05/2023	Non	OUI	537 727,00 €		3 691 354,34 €	HT	0%
2023	2023-09177	Pose de filet anti macro déchets sur le canal naturalisé de la base nature	04/08/2023	Non	NON	20 734,00 €		25 917,50 €	HT	0%
2023	2023_09197	Modernisation de la déchetterie des Adrets de l'Estérel	19/07/2023	Oui		300 000,00 €	300 000,00 €	2 248 129,00 €	HT	13%
2023	2023-04526	Gestion 2023 des étangs de Villepey		Oui		9 000,00 €	9 000,00 €	177 000,00 €	HT	5%
2023	2024_00490	Déploiement de 8 bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Fréjus- tranche 2	08/12/2023	Non	NON	33 167,99 €		82 919,98€	HT	0%
2023	2024_00489	Déploiement de 12 bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Saint-Raphaël- tranche 2	08/12/2023	Non	NON	50 728,91 €		126 822,27€	HT	0%
2023	2024-00508	Déploiement de 3 bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la commune de Roquebrune sur Argens- tranche 2	08/12/2023	Non	NON	15 052,37€		37 630,92€	HT	0%
2023	2024_00485	Déploiement d'1 borne de rechargement pour véhicules électriques sur la commune des Adrets de l'Estérel- tranche 1	08/12/2023	Non	NON	10 186,40€		25 466€	HT	0%
2022	2022-04557	Conservatoire du littoral-Gestion 2022 du site etang de Villepey	15/04/2022	Oui		9 000,00 €	9 000 €	170 000,00 €	ht	5%
2022	2022-08223	Déploiement de bornes de rechargements pour véhicules électriques sur la commune de Roquebrune sur Argens	29/06/2022	Oui		20 323,20 €	20 323,20 €	50 808,00 €	HT	40%
2022	2022-07513	Déploiement de bornes de rechargements pour véhicules électriques sur la commune de Fréjus- tranche 1	03/06/2022	Oui		64 475,99 €	64 475,99 €	161 189,97 €	HT	40%
2022	2022-08592	Déploiement de bornes de rechargements pour véhicules électriques sur la commune de Puget sur Argens	18/07/2022	Oui		18 674,40 €	18 674,40 €	46 686,00 €	HT	40%
2022	2022-07564	Déploiement de bornes de rechargements pour véhicules électriques sur la commune de Saint-Raphael- tranche 1	31/05/2022	Oui		71 294,40 €	71 294,40 €	178 325,99 €	HT	40%
2022		Subvention pour le parc de logements privés	01/03/2022	Oui		66 885,00 €	66 885,00 €	148 633,33 €	HT	45%
2022		Animation DOCOB Natura 2000 Argens 2023-2024	01/02/2022	Oui		75 141,71 €	75 141,71 €	85 388,32 €	TTC	88%
2022		Animation DOCOB Natura 2000 Argens 2023-2024	02/02/2022	Oui		155 821,83 €	155 821,83 €	189 920,01 €	TTC	82%
2021	2021-05232	Reconstruction des locaux de la CAVEM : etude hydrogéologique	26/03/2021	Oui		23 590,00 €	23 590,00 €	33 700,00 €	HT	70%
2021	2021-11543/ 2022-01883	A.M.O. Lutte contre l'érosion côtière des plages	25/09/2021	Oui		48 325,00 €	48 325,00 €	96 650,00 €	HT	50%
2021		Gestion des Etangs de Villepey 2021		Oui		9 000,00 €	9 000,00 €	175 000,00 €	HT	5%
2021		Subvention pour le parc de logements privés		Oui		50 451,00 €	50 451,00 €	112 113,33 €	HT	45%
2020	2020-13119	Reconstruction des locaux de la CAVEM : études AMO QE	25/11/2020	Oui		24 242,00 €	24 242,00 €	44 700,00 €	HT	54%
2020	2018-12766	Création d'une plate forme d'approvisionnement de produits agricoles en circuit court locaux	16/05/2020	Oui		98 538,00 €	98 538,00 €	1 015 641,00 €	HT	10%
2020	2020_03407	Déploiement de 6 bornes dans un parking public à proximité d'un centre hospitalier intercommunal et d'un hub de transport en communs		Oui		13 296,00 €	13 296,00 €	33 240,00 €	HT	40%
2020	2020_03187	Gestion des Etangs de Villepey 2020	01/02/2020	Oui		9 000,00 €	9 000,00 €	200 000,00 €	HT	5%
2020	2020_03542	Contrepartie Région 2014-2020 opération Cap Roux 2023 Module n°2 Pesca Cap Roux	01/06/2020	Oui		68 900,00 €	68 674,00 €	171 685,36 €	HT	40%
2020	2020_03542	FEAMP 2014-2020 opération Cap Roux 2023 Module n°2 Pesca Cap Roux	01/06/2020	Oui		68 900,00 €	68 674,00 €	171 685,00 €	HT	40%
2020	2020_09133	Dispositif Alabri	31/08/2020	Oui		120 000,00 €	120 000,00 €	400 000,00 €	HT	30%
2020	2020_03542	Contrepartie Région opération cap roux 2023 : Module n°1 Eco Cap Roux	01/04/2020	Oui		48 341,31 €	48 341,31 €	120 853,28 €	HT	40%
2020	2020-00911	FEAMP opération cap roux 2023 : Module n°1 Eco Cap Roux	02/04/2020	Oui		48 341,31 €	48 341,31 €	120 853,28 €	HT	40%
2020	2020-02641	Soignons nos palmiers	27/02/2020	Oui		40 000,00 €	20 000,00 €	39 666,00 €	HT	50%
2020	2020-06567	Modernisation, extension et mutualisation du système d'annonce de crue	08/07/2020	Oui		90 000,00 €	90 000,00 €	210 000,00 €	HT	43%
2020	2020-06613	Travaux d'urgence post crue 2019	28/01/2020	Oui		137 100,00 €	80 730,00 €	458 400,00 €	HT	18%
2020	OSIRIS RPAC160719CRO	Dérichement et étude hameau agricole de St Pons : dispositif agir sur le foncier agricole	22/04/2020	Oui		301 335,00 €	247 068,00 €	352 399,00 €	HT	70%
2020	OSIRIS RPAC160719CRO	Dérichement et étude hameau agricole de St Pons : dispositif agir sur le foncier agricole	22/04/2020	Oui		54 267,00 €	54 267,00 €	352 400,00 €	HT	15%
2020		Subvention pour le parc de logements privés		Oui		47 407,00 €	47 407,00 €	105 348,89 €	HT	45%
2020	OSIRIS RPAC070620D10	Animation DOCOB Natura 2000 Argens 2021-2022	16/10/2020	Oui		78 732,12 €	121 173,19 €	148 551,19 €	TTC	82%
2020	OSIRIS RPAC070620D10	Animation DOCOB Natura 2000 Argens 2021-2022	16/10/2020	Oui		36 502,96 €	36 502,96 €	68 873,52 €	TTC	53%
2019	2019_03842	Gestion des Etangs de Villepey 2019	15/03/2019	Oui		9 000,00 €	9 000,00 €	200 000,00 €	HT	5%
2019		Subvention pour le parc de logements privés		Oui		21 656,00 €	21 656,00 €	48 124,44 €	TTC	45%
2019	2019-03915	Pôle Galliéni - Mobilier et équipement	19/03/2019	Oui		24 660,00 €	24 660,00 €	125 000,00 €	HT	20%
2019	2019_02006	Chaudière bois et réseau de chaleur - Raccordement Maison de l'Estérel et Mairie des Adrets	07/01/2019	Oui		33 000,00 €	16 000,00 €	100 000,00 €	HT	16%
2019	2019-07050	Lou Gabian (éclairage et voirie)	16/05/2019	Oui		40 000,00 €	40 000,00 €	400 000,00 €	HT	10%
2019		Plan Adopt' un palmier : lutte contre les charançons	30/05/2019	Oui		40 000,00 €	29 200,00 €	90 289,00 €	HT	32%
2019	2019-07540	Giratoire ZA de la Palud	14/06/2019	Oui		60 000,00 €	83 000,00 €	600 000,00 €	HT	14%
2019	2019-07048	Acquisition du foncier pour la création d'une plateforme circuits courts	16/05/2019	Oui		96 000,00 €	96 000,00 €	650 000,00 €	HT	15%
2019	2019-07227	ZI la Palud Pont de la Garonette	24/05/2019	Oui		100 000,00 €	90 051,00 €	1 000 000,00 €	HT	9%
2019	2019-07051	Z.A de la Palud, désenclavement	16/05/2019	Oui		120 000,00 €	120 000,00 €	2 200 000,00 €	HT	5%
2019	2019_07534	Acquisition foncière du Hameau des Amandiers à RSA	14/06/2019	Oui		200 000,00 €	200 000,00 €	1 000 000,00 €	HT	20%
2019	2019-13828	Aménagement du foncier plateforme circuit courts	23/12/2019	Oui		260 100,00 €	260 100,00 €	867 000,00 €	HT	30%
2018		Subvention pour le parc de logements privés		Oui		17 535,00 €	17 535,00 €	38 966,67 €	HT	45%
2018	2018_09639	Mise en place d'un logiciel de facturation et d'accès aux déchèteries	28/05/2018	Oui		25 000,00 €	25 000,00 €	250 000,00 €	HT	10%
2018	2018_09627	Elaboration du plan local de prévention et de gestion des déchets	25/05/2018	Oui		30 500,00 €	30 500,00 €	305 000,00 €	HT	10%
2018	2018_13317	Création PEM -Extension du Parking relais du diffuseur A8 / RD 37 zone du Gargalon	09/10/2018	Oui		36 067,00 €	36 067,00 €	360 670,00 €	HT	10%
2018	2018_13321	ZA de la Palud rue Einstein -voirie et éclairage	10/10/2018	Oui		38 890,00 €	38 890,00 €	388 898,00 €	HT	10%
2018	2018_06042	Technoparc Epsilon	28/02/2018	Oui		55 287,00 €	54 230,00 €	500 000,00 €	HT	11%
2018	2018_13315	Parking relais complémentaire A8 / RD 37 zone du Gargalon	09/10/2018	Oui		56 987,00 €	56 987,00 €	569 870,00 €	HT	10%
2018	convention de partenariat (	Suivi DOCOB Natura 2000 embouchure argens		Oui		58 565,00 €	58 565,00 €	110 500,00 €	TTC	53%
2018	convention de partenariat (	Mise en place d'un logiciel de facturation et d'accès aux déchèteries	28/05/2018	Oui		62 500,00 €	62 500,00 €	250 000,00 €	HT	25%
2018	160418cR093000	Création d'une plateforme d'approvisionnement de produits agricoles en circuit court locaux	14/09/2018	Oui		98 538,00 €	98 538,00 €	1 015 641,00 €	HT	10%
2018	2018_12699	Mise en place d'une Pac sur réseau d'eaux usées au théâtre le FORUM	18/09/2018	Oui		117 671,00 €	117 671,00 €	400 000,00 €	HT	29%
2018	convention de partenariat (	Elaboration du plan local de prévention et de gestion des déchets	25/05/2018	Oui		122 000,00 €	122 000,00 €	305 000,00 €	HT	40%
2018	2018_16359	Désenclavement Parc des Garillans	28/11/2018	Oui		130 000,00 €	130 000,00 €	1 308 558,00 €	HT	10%
2018	2018_13437	Mise en accessibilité de la gare SNCF+ études	16/10/2018	Oui		133 000,00 €	133 000,00 €	900 000,00 €	HT	15%
2018		Suivi DOCOB Natura 2000 embouchure argens		Oui		133 673,73 €	133 673,73 €	252 214,59 €	TTC	53%
2018	2018-05710	Création du hameau agricole de St Pons (foncier+travaux+études)	26/02/2018	Oui		150 000,00 €	150 000,00 €	844 550,00 €	HT	18%
2018	2018-05512	Pôle Galliéni - Travaux de réhabilitation	02/02/2018	Oui		183 200,00 €	183 200,00 €	916 000,00 €	HT	20%
2018	160418cR093000	Création d'une plateforme d'approvisionnement de produits agricoles en circuit court locaux	14/09/2018	Oui		360 137,00 €	305 655,00 €	1 015 641,00 €	HT	30%
2017	2018_01208	Pôle Galliéni - Etude et démolition		Oui		32 140,00 €	32 140,00 €	160 714,00 €	HT	20%
2017		Plan de sauvegarde des palmiers		Oui		36 500,00 €	36 500,00 €	73 000,00 €	HT	50%
2017		Mise en œuvre du SCOT		Oui		37 500,00 €	37 500,00 €	189 416,00 €	HT	20%
2017	2017_14744	Pôle multimodal de Roquebrune sur Argens	16/10/2017	Oui		63 000,00 €	63 000,00 €	630 000,00 €	HT	10%
2017		Subvention pour le parc de logements privés		Oui		64 707,00 €	64 707,00 €	143 793,33 €	TTC	45%
2017	2017-06383	Restructuration du Palais des Sports de la CAVEM		Oui		100 000,00 €	100 000,00 €	1 160 247,00 €	HT	9%
2017	2017-12467	Foncier Habitat - Loge-toit Fréjus - Réhabilitation logements		Oui		120 000,00 €	120 000,00 €	300 000,00 €	HT	40%
2017	2016-09873	Création Maison de l'Estérel – Les Adrets de l'Estérel	07/07/2017	Oui		315 000,00 €	315 000,00 €	1 871 259,00 €	HT	17%
2017	2017-10404	Création d'une usine de valorisation des boues de station d'épuration par production de gaz méthane	16/10/2017	Oui		700 000,00 €	700 000,00 €	7 297 000 €	HT	10%
2017		Réseau MEDIATEM		Oui		38 250,00 €	38 250,00 €	255 000,00 €	HT	15%
		Développement et mise en réseau des médiathèques								

SAINT-RAPHAËL

MAJ du 03/03/2026

PAR ANNEE

Année	DOSSIERS				MONTANTS			INDICATEURS				
	Nb de dossiers déposés	Nb de dossiers acceptés	Nb de dossiers refusés justifiés	Nb de dossiers sans réponses	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles totale présentée	Taux d'acceptation des dossiers	Taux de refus justifiés	Taux de cofinancement moyen sur dossiers acceptés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses dossiers attribués)</i>	Taux de cofinancement effectif sur la totalité des dossiers présentés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses)</i>	Taux d'attribution en € <i>(taux de subventions accordées vs subventions demandées)</i>
2017	7	4	0	3	214 862,00 €	176 432,00 €	728 060,99 €	57,14%	0,00%	30,55%	24,23%	82,11%
2018	7	5	2	0	581 876,00 €	391 392,00 €	2 922 297,60 €	71,43%	100,00%	17,56%	13,39%	67,26%
2019	8	5	2	1	374 613,00 €	242 575,00 €	1 558 706,65 €	62,50%	66,67%	23,02%	15,56%	64,75%
2020	10	9	1	0	329 957,00 €	249 891,00 €	1 915 368,45 €	90,00%	100,00%	31,85%	13,05%	75,73%
2021	15	10	4	1	772 589,18 €	511 599,70 €	4 070 859,08 €	66,67%	80,00%	14,08%	12,57%	66,22%
2022	10	2	0	8	335 526,18 €	15 386,00 €	833 820,51 €	20,00%	0,00%	21,18%	1,85%	4,59%
2023	13	2	0	11	1 592 602,35 €	61 208,00 €	4 491 340,49 €	15,38%	0,00%	42,06%	1,36%	3,84%
2024	6	2	0	4	318 835,80 €	22 654,00 €	1 572 994,24 €	33,33%	0,00%	31,49%	1,44%	7,11%
2025	7	1	0	6	499 366,00 €	3 700,00 €	2 075 978,75 €	14,29%	0,00%	4,91%	0,18%	0,74%
TOTAL	83	40	9	34	5 020 227,51 €	1 674 837,70 €	20 169 426,76 €	48%	21%	19%	8,30%	33,36%

PAR PERIODE

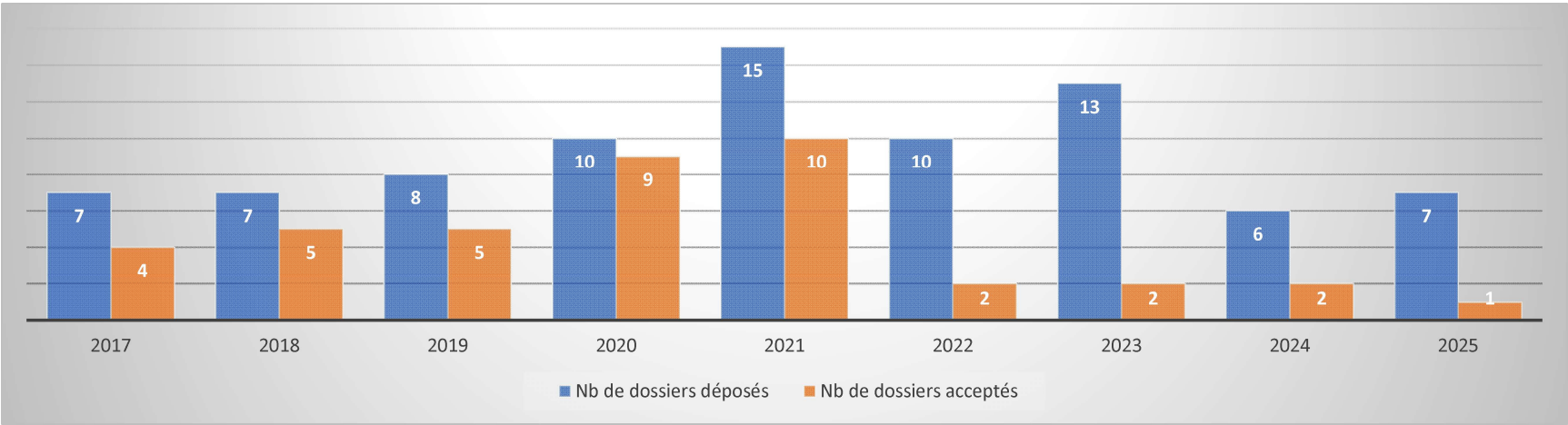
	DOSSIERS				MONTANTS			INDICATEURS				
	Nb de dossiers déposés	Nb de dossiers acceptés	Nb de dossiers refusés justifiés	Nb de dossiers sans réponses	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles totale présentée	Taux d'acceptation des dossiers	Taux de refus justifiés	Taux de cofinancement moyen sur dossiers acceptés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses dossiers attribués)</i>	Taux de cofinancement effectif sur la totalité des dossiers présentés <i>(subventions attribuées vs assiette dépenses)</i>	Taux d'attribution en € <i>(taux de subventions accordées vs subventions demandées)</i>
Période 2017 - 2022	57	35	9	13	2 609 423,36 €	1 019 451,70 €	8 378 754,69 €	61,40%	40,91%	18,63%	12,17%	39,07%
Période 2023 - 2025	26	5	0	21	2 410 804,15 €	87 562,00 €	8 140 313,48 €	19,23%	0,00%	30,18%	1,08%	3,63%
TOTAL	83	40	9	34	5 020 227,51 €	1 107 013,70 €	16 519 068,17 €	48%	21%	13%	6,70%	22,05%

Si sur la P2023 - 2025 nous avons obtenu un taux d'attribution au moins équivalent au taux de référence sur la période précédente (p2017 - 2022) à savoir 61,40%, nous aurions pu obtenir **941 970,67 € de subvention**

explications (cf formules):
941 854,98 €
854 292,98 €

En déduisant les subventions déjà obtenues sur P22-25 (à savoir 83 862 €), le préjudice s'élève à **854 292,98 €**

Baisse significative d'acceptation des dossiers depuis 2022 :



ANNEE	INTITULE PROJET	Date dépôt	Subvention attribuée ?	Refus reçu courrier ou mail?	Subv demandée	Subv accordée	Assiette de dépenses éligibles	HT/TTC	Part Subventionnée
2025	KIT DESERT MEDICAUX - REHABILITATION BIEN SIS BD D'ALSACE POUR CREATION D'UN CENTRE DE SANTE MUNICIPAL	11/03/2025	Non		150 018,00 €		500 061,99 €	HT	0%
2025	AIDE COMMUNES 2025 - DESIMPERMEABILISATION & VEGETALISATION PLACE GIANNETTI - AGAY	27/02/2025	Non		200 000,00 €		1 051 688,90 €	HT	0%
2025	ETUDES SUR MONUMENTS HISTORIQUES - REPARATION BASILIQUE SUITE FOUROIEMENT - PHASE 1 ETUDES PREALABLES	06/02/2025	Non		3 706,00 €		12 355,77 €	HT	0%
2025	REGION SÛRE 2025 - VIDEOPROTECTION PHASES 7 & 8	08/04/2025	Non		100 000,00 €		384 650,00 €	HT	0%
2025	EQPTS INFORMATIQUES ET NUMERIQUES DEDIES AU CRE@LAB ET AUX MEDIATHEQUES DE L'ESTEREL-MEDIATEM	24/04/2025	Non		1 242,00 €		8 285,61 €	HT	0%
2025	REGION SURE 2025 - EQPTS PM	30/07/2025	Non		21 798,00 €		43 596,48 €	HT	0%
2025	ETUDES SUR MONUMENTS HISTORIQUES - REPARATION BASILIQUE SUITE FOUROIEMENT - PHASE 2 TRAVAUX	19/12/2025	Oui		22 602,00 €	3 700,00 €	75 340,00 €	HT	5%
2024	REGION SÛRE 2024 - VIDEOPROTECTION PHASE 6	28/02/2024	Non		43 792,00 €	0,00 €	218 960,00 €	HT	0%
2024	NOS COMMUNES D'ABORD 2024 - DESIMPERMEABILISATION 2 COURS D'ECOLE ISNARD-ARENES	01/03/2024	Non		102 389,80 €	0,00 €	681 112,25 €	HT	0%
2024	REGION SÛRE 2024 - EQUIPEMENTS PM	15/03/2024	Non		50 000,00 €	0,00 €	100 736,03 €	HT	0%
2024	ACQUISITION VEHICULE 4x4 PORTEUR D'EAU	18/03/2024	Oui		18 373,00 €	18 373,00 €	61 246,00 €	HT	30%
	80e ANNIVERSAIRE DEBARQUEMENT Du 10 AU 18/08/24	01/07/2024	Non		100 000,00 €	0,00 €	500 236,96 €	TTC	0%
2024	INSTRUMENTARIUM 2024	31/07/2024	oui		4 281,00 €	4 281,00 €	10 703,00 €	HT	40%
2023	MUSEE ARCHEO- ETUDE DIAGNOSTIQUE PREALABLE AUX TX DE REFECTION ET D'ACCESSIBILITE	18/09/2023	Non		2 490,00 €	0,00 €	4 980,00 €	HT	0%
2023	INSTRUMENTARIUM 2023	12/07/2023	Non		4 781,73 €	0,00 €	7 969,55 €	HT	0%
2023	FESTIVAL PROVENCE 2023	19/07/2023	Non		7 000,00 €	0,00 €	14 081,00 €	HT	0%
2023	REGION SURE 2023 - EQPTS PM - VEDETTE MARITIME	02/06/2023	Oui		50 000,00 €	50 000,00 €	120 193,53 €	HT	42%
2023	AIDE AUX COMMUNES 2023 - DESIMPERMEABILISATION 2 COURS D'ECOLE - MONGE ROUSTANT & PETIT DEFENDS (copv)	30/05/2023	Non		145 938,12 €	0,00 €	653 297,65 €	HT	0%
2023	REINFORMATISATION DU RESEAU MEDIATEM PHASE 1	03/05/2023	Non		7 408,00 €	7 408,00 €	49 390,50 €	HT	15%
2023	EQPT INFORMATIQUE & NUMERIQUE POUR LE CRE@LAB ET LE RESEAU MEDIATEM	03/05/2023	oui		3 800,00 €	3 800,00 €	25 339,94 €	HT	15%
2023	EQPT MOBILIER POUR LA MEDIATHEQUE DE L'ASPE ET LE SECTEUR ADULTES DE LA MEDIATHEQUE CENTRALE	10/05/2023	Non		5 588,00 €	0,00 €	37 258,00 €	HT	0%
2023	REGION SÛRE 2023 - VIDEOPROTECTION PHASE 5	26/05/2023	Non		100 000,00 €	0,00 €	281 984,00 €	HT	0%
2023	CPER 2021/2027 - SECURISATION PORT SANTA LUCIA - MO REGIE DES PORTS	30/06/2023	Non		1 250 000,00 €	0,00 €	3 222 867,32 €	HT	0%
2023	MUSEE ARCHEO- ETUDE DE PROGRAMMATION PREALABLE A LA RENOVATION	24/11/2023	Non		9 000,00 €	0,00 €	30 000,00 €	HT	0%
2023	ACQUISITION LOGICIEL DES COLLECTIONS DU MUSEE ARCHEOLOGIQUE	01/12/2023	Non		1 003,50 €	0,00 €	6 690,00 €	HT	0%
2023	TRAVAUX DE RESTAURATION DE LA TERRASSE EXTERIEURE DU MUSEE ARCHEO/EGLISE SAN RAFEU	22/12/2023	Non		5 593,00 €	0,00 €	37 289,00 €	HT	0%
2022	2e SALON LIVRES EN FETE DU 27 AU 30/05/22	18/02/2022	Non		19 683,00 €	0,00 €	49 209,00 €	TTC	0%
2022	REGION SURE 2022 - EQPTS POLICE MUNICIPALE	18/02/2022	Non		49 217,00 €	0,00 €	92 435,00 €	HT	0%
2022	CHEMIN DE MEMOIRE - ESPACE MEMORIEL - DEBARQUEMENT 1944 AU DRAMONT	08/04/2022	Non		10 590,00 €	0,00 €	35 300,00 €	HT	0%
2022	9e FESTIVAL PROVENCE	19/04/2022	Non		7 000,00 €	0,00 €	12 441,00 €	HT	0%
2022	EQPTS INFORMATIQUE ET NUMERIQUE POUR LE CRE@LAB ET MEDIATEM	02/05/2022	Non		4 842,00 €	0,00 €	32 285,55 €	HT	0%
2022	NOS COMMUNES D'ABORD - PASSERELLE DEDIEE AU CHEMINEMENT PIETON AV GAL LECLERC	24/05/2022	Non		200 000,00 €	0,00 €	432 645,00 €	HT	0%
2022	5e RENCONTRES DE L'AVENIR 2022	16/06/2022	Oui		5 000,00 €	5 000,00 €	29 672,00 €	TTC	17%
2022	INSTRUMENTARIUM 2022	30/06/2022	Non		22 294,18 €	0,00 €	37 156,96 €	HT	0%
2022	CONSOLIDATION DE LA TOUR ET DES CRYPTES DE L'EGLISE CLASSEE SAN RAFEU	20/09/2022	Non		10 453,00 €	0,00 €	69 692,00 €	HT	0%
2022	RESTAURATION BASILIQUE NDDV - TRANCHE 3 - REFECTION TOITURE SACRISTIE & IMPERMEABILISATION DES VITRAUX DU TRANSEPT	04/10/2022	Oui		6 447,00 €	10 386,00 €	42 984,00 €	HT	24%
2021	CRET CAVEM/PP 2019-2022 - AAP MODERNISATION DES BASES NAUTIQUES - PHASE 2 TRAVAUX DE REFECTION DE LA CALE DE MISE A L'EAU	11/01/2021	Oui		94 888,00 €	94 888,00 €	189 776,00 €	HT	50%
2021	AAP ENSEMBLE POUR UNE NATURE ZERO DECHET PLASTIQUE - AXE 2 - OPERATION D'ENVERGURE DE DEPOLLUTION MARITIME ET TERRESTRE DE LA RADE D'AGAY	22/01/2021	Non	o	67 661,00 €	0,00 €	84 576,83 €	HT	0%
2021	DIAL FEAMP GALPA - CAMPAGNE DE SENSIBILISATION POUR LUTTER CONTRE LA POLLUTION MARINE D'ORIGINE TERRESTRE	23/02/2021	Oui		33 385,00 €	33 384,70 €	83 462,00 €	HT	40%
2021	4e FESTIVAL RENCONTRES DE L'AVENIR DU 3 AU 5/12/2021	23/07/2022	Oui		7 000,00 €	5 000,00 €	41 500,00 €	HT	12%
2021	8e FESTIVAL PROVENCE 2021	05/07/2022	Oui		7 000,00 €	7 000,00 €	12 000,00 €	HT	58%
2021	INSTRUMENTARIUM - FONDS REGIONAL D'ACQUISITION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE 2021	21/06/2021	Non		20 046,00 €	0,00 €	33 410,84 €	HT	0%
2021	FRAL 2021 - ACQUISITION D'UN FONDS FLOTTANT D'OUVRAGES POUR LE RESEAU MEDIATEM	03/03/2021	Non	o	1 500,00 €	0,00 €	5 001,77 €	HT	0%
2021	ACQUISITION D'EQPT MOBILIER POUR LES BIBLIOTHEQUES DU RESEAU MEDIATEM	03/03/2021	Non	o	1 444,00 €	0,00 €	10 000,00 €	HT	0%
2021	ACQUISITION D'EQPT INFORMATIQUE POUR LE RESEAU MEDIATEM	03/03/2021	Oui		1 500,00 €	1 500,00 €	9 997,00 €	HT	15%
2021	FRAT 2021 - CONSTRUCTION DU NOUVEL ALSH DES GOLFS	11/03/2021	Oui		200 000,00 €	200 000,00 €	2 688 000,00 €	HT	7%
2021	ACQUISITION D'UN VEHICULE PORTEUR D'EAU POUR LE CCOFF - DISPOSITIF GUERRE DU FEU - SOUTIEN AUX EQPTS DFCI	06/05/2021	Oui		15 278,00 €	15 278,00 €	50 928,00 €	HT	30%
2021	REGION SÛRE - EQUIPEMENTS POUR LA POLICE MUNICIPALE	06/10/2021	Oui		50 000,00 €	50 000,00 €	111 416,00 €	HT	45%
2021	REGION SURE - EXTENSION DE LA VIDEOPROTECTION SUR LA VOIE PUBLIQUE ET DANS LES BATIMENTS PUBLICS COMMUNAUX	12/10/2021	Non	o	152 445,00 €	0,00 €	304 891,64 €	HT	0%
2021	REFECTION TOITURE EGLISE SAINT-ROCH AU DRAMONT	03/12/2021	Oui		10 386,00 €	10 386,00 €	69 245,00 €	HT	15%
2021	FRAT SOLIDARITE INONDATIONS - TX D'URGENCE ET DE REPARATIONS SUITE INTEMPERIES DU 23/11 ET DU 1/12/19	27/01/2021	Oui		110 056,18 €	94 163,00 €	376 654,00 €	HT	25%
2020	FRAT 2020 - MISE EN SECURITE ET REPARATIONS DE BÂTIMENTS COMMUNAUX: ETANCHEITE LOCAUX SOUS LA PROMENADE DES BAINS & REMPLACEMENT DE 2 ASC DU CENTRE CULTUREL	17/01/2020	Oui		165 645,00 €	165 645,00 €	501 957,50 €	HT	33%
2020	CREATION D'UNE STRUCTURE HANDIPLAGE PLAGE BEAURIVAGE	06/02/2020	Oui		21 224,00 €	21 224,00 €	70 749,00 €	HT	30%
2020	PROGRAMMATION CULTURELLE 2020: 3/3 CYCLE LES CONFERENCES DE 18h59 & RENCONTRES DE L'AVENIR	14/02/2020	Oui		7 500,00 €	5 000,00 €	71 490,00 €	TTC	7%
2020	7e FESTIVAL PROVENCE 2020	18/03/2020	Oui		7 000,00 €	7 000,00 €	14 383,00 €	TTC	49%
2020	INSTRUMENTARIUM - FONDS REGIONAL D'ACQUISITION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE 2020	27/04/2020	Oui		22 386,00 €	22 000,00 €	37 311,93 €	HT	59%
2020	RESTAURATION HYDROMORPHOLOGIQUE DE L'AGAY	16/06/2020	Non	o	77 134,00 €	0,00 €	1 130 887,00 €	HT	0%
2020	RENOUVELLEMENT DU PARC INFORMATIQUE DU RESEAU MEDIATEM & ACQUISITION D'EQUIPEMENTS NUMERIQUES POUR LE FABLAB	24/06/2020	Oui		3 144,00 €	3 144,00 €	20 961,02 €	HT	15%
2020	FRAT COVID 19 CREATION D'UN CENTRE DE SOINS DEDIE AU COVID 19 AU PALAIS DES CONGRES	15/07/2020	Oui		11 531,00 €	11 531,00 €	23 062,00 €	HT	50%
2020	FRAL 2020 - ACQUISITION DE LIVRES POUR LA MEDIATHEQUE	31/07/2020	Oui		2 046,00 €	2 000,00 €	3 410,00 €	HT	59%
2020	CRET CAVEM/PP 2019-2022 - RENOVATION ET EXTENSION DE LA BASE NAUTIQUE DE St- RAPHAËL - PHASE 1 ETUDES & AMO PREALABLES A LA REFECTION DE LA CALE DE MISE A L'EAU	30/09/2020	Oui		12 347,00 €	12 347,00 €	41 157,00 €	HT	30%
2019	FESTIVAL PROVENCE 2019	25/04/2019	Oui		7 500,00 €	7 000,00 €	15 327,00 €	TTC	46%
2019	INSTRUMENTARIUM - FONDS REGIONAL D'ACQUISITION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE 2019	26/04/2019	Oui		20 258,00 €	20 000,00 €	33 764,00 €	HT	59%
2019	FRAT 2019 - CREATION DU MUSEE DE FUNES: AMENAGEMENT & SCENOGRAPHIE	26/03/2019	Oui		200 000,00 €	200 000,00 €	843 326,00 €	HT	24%
2019	PROGRAMMATION CULTURELLE 2019: 3/3 CYCLE LES CONFERENCES DE 18h59 & RENCONTRES DE L'AVENIR	18/02/2019	Oui		15 000,00 €	5 000,00 €	90 880,00 €	TTC	6%
2019	TX DE REAMENAGEMENT, MISE EN SECURITE & EQPTS SCENIQUES DE LA SALLE DE SPECTACLE MUNICIPALE "ESTEREL ARENA"	21/01/2019	Non	o	80 536,00 €	0,00 €	402 681,03 €	HT	0%
2019	TX DE RESTAURATION ET MISE EN SECURITE DE LA BASILIQUE ND DE LA VICTOIRE: TRANCHE 1 - Réfection charpentes et 6 toitures et études préalables à la remise en conformité des courants forts et	01/10/2019	Oui		12 252,00 €	10 575,00 €	70 503,62 €	HT	15%
2019	RENOVATION DU MIRADOR DEDIE A LA VIGIE DE SURVEILLANCE DES FEUX DE FORET	11/03/2019	Non	o	5 467,00 €	0,00 €	18 225,00 €	HT	0%
2019	2e FESTIVAL BD JEUNESSE LES 15 & 16/02/20 AU PALAIS DES CONGRES	04/11/2019	Non		33 600,00 €	0,00 €	84 000,00 €	TTC	0%
2018	CRET 2017/2019 - TX D'AMELIORATION DU CENTRE DE FORMATION PROMHÔTE MOD PROMHÔTE	15/01/2018	Oui		34 845,00 €	34 845,00 €	174 225,60 €	HT	20%
2018	CRET 2017/2019 - RESEAU MEDIATEM: EQPT DES ESPACES ET DOCUMENTS EN RFID ET AUTOMATES DE PRÊT RETOUR	18/04/2018	Oui		30 341,00 €	30 341,00 €	202 270,00 €	HT	15%
2018	FESTIVAL PROVENCE 2018	08/06/2018	Oui		7 500,00 €	7 000,00 €	15 360,00 €	HT	46%
2018	INSTRUMENTARIUM - FONDS REGIONAL D'ACQUISITION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE 2018	01/06/2018	Oui		19 805,00 €	19 800,00 €	33 009,00 €	HT	60%
2018	FRAT 2018 - PROGRAMME 2018 DE REPARATIONS ET MISE EN SECURITE DES BÂTIMENTS COMMUNAUX SPORTIFS, SCOLAIRES, CULTUREL & ADMINISTRATIFS	20/04/2018	Non	o	181 026,00 €		603 420,00 €	HT	0%
2018	EQPTS VIDEOPROTECTION EN CENTRE VILLE	13/04/2018	Non	o	8 953,00 €		89 532,00 €	HT	0%
2018	CRET 2017/2019 - REALISATION D'UN DOJO	22/10/2018	Oui		299 406,00 €	299 406,00 €	1 804 481,00 €	HT	17%
2017	TRAVAUX DE REPARATION DES FISSURES DE LA TOUR ET DE LA CRYPTTE DE L'EGLISE MEDIEVALE SAN RAFEU	19/12/2016	Oui		4 640,00 €	4 640,00 €	46 400,00 €	HT	10%
2017	AAP FONDS DE SOUTIEN AUX FORCES DE SECURITE - F2S	16/01/2017	Non		15 676,00 €		52 255,99 €	HT	0%
2017	ACQUISITION D'EQPTS ET D'ARMEMENTS POUR LA PM	22/03/2017	Oui		10 000,00 €	7 000,00 €	21 473,00 €	TTC	33%
2017	FESTIVAL PROVENCE 2017	28/03/2017	Oui		23 995,00 €	23 900,00 €	39 991,00 €	HT	60%
2017	FRAM - FONDS REGIONAL D'ACQUISITION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE 2017	29/05/2017	Oui		140 892,00 €	140 892,00 €	469 642,00 €	HT	30%
2017	CREATION POINT PROPRE SUR LE CHANTIER NAVAL DU BASSIN SUD DU PORT SANTA LUCIA - MO REGIE DES PORTS	09/06/2017	Non		4 771,00 €		23 859,00 €	HT	0%
2017	INSTALLATION DE NURSERIES ARTIFICIELLES POUR LARVES DE POISSONS AU VX PORT ET AU PORT SANTA LUCIA - MO REGIE DES PORTS	03/07/2017	Non		14 888,00 €		74 440,00 €	HT	0%