



**ligne
nouvelle**
Provence Côte d'Azur

Les phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur : **LE CHANTIER FERROVIAIRE DU SIÈCLE !**

Mai 2025

FINANCEMENT :



MAÎTRISE D'OUVRAGE :





L'ÉDITO

de Georges-François Leclerc

«Le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur est la réponse apportée aux défis que posent la saturation du réseau, la nécessaire amélioration de la circulation des trains de tous les jours, et le renforcement des connexions entre les métropoles régionales et européennes. Cette ligne va permettre d'augmenter le nombre de services TER cadencés dans le cadre des « services express régionaux métropolitains » et le nombre de services longue distance reliant les métropoles européennes. Les principales gares seront améliorées et étendues et mieux connectées au réseau de transport urbain local. De plus, ce projet est vecteur de dynamiques de développement et d'aménagement du territoire.

Deux ans et demi après la signature de la déclaration d'utilité publique des phases 1 et 2 du projet le 13 octobre 2022, c'est avec une réelle satisfaction que je vous annonce que plus d'un milliard deux cents millions d'euros de crédits publics sont mobilisés en 2025 pour les travaux des aménagements de la phase 1, et que les premiers travaux préparatoires sont engagés. La conduite exemplaire, dynamique et collégiale de ce projet emblématique porté par l'État et les collectivités territoriales rend tangible les prochains horizons de mise en service entre fin 2029 et 2030, pour les entreprises, les salariés, les habitants des territoires et l'ensemble des usagers des trains.

L'État, les collectivités territoriales et SNCF sont totalement mobilisés pour conduire dans les meilleures conditions la phase de travaux qui s'engage et préparer ceux de la phase 2 dont l'horizon de démarrage est prévu pour 2028. »

Georges-François LECLERC

Prefet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Prefet des Bouches-du-Rhône



L'ÉDITO

de Renaud Muselier

« La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est le chantier ferroviaire du siècle ! C'est un vaste projet d'infrastructures mais c'est surtout un vaste projet de territoire qui va bouleverser nos habitudes de déplacement avec plus de trains, moins de retards, de meilleures connexions entre les territoires et des gares modernes, accessibles et sécurisées.

Cette année marque le lancement de la phase 1 avec trois chantiers emblématiques : la navette ferroviaire toulonnaise entre Saint-Cyr-sur-Mer et Carnoules, la future gare Nice Aéroport et les premières rénovations de la gare Saint-Charles à Marseille. À l'horizon 2035, ce sont plus de 950 trains qui pourront circuler chaque jour sur le territoire régional contre 760 aujourd'hui et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur rendra possible des trains plus rapides de Marseille à Toulon et de véritables RER métropolitains dans nos aires urbaines.

Avec les Jeux d'hiver 2030 dans nos Alpes françaises et le lancement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, nous avons une occasion unique d'accélérer la modernisation de nos infrastructures. Porté par l'État, les collectivités et l'Europe, avec la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ce projet incarne l'avenir des transports en Région Sud ; un avenir qui se construit dès maintenant ! »

Renaud MUSELIER

Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Président délégué de Régions de France

Président de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

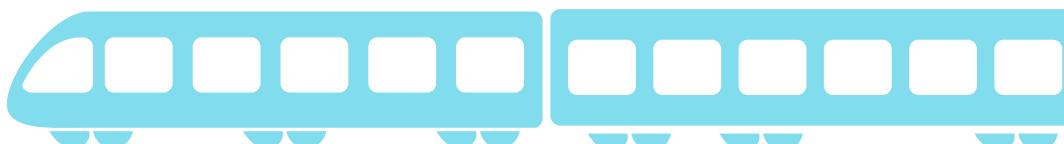


LES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA : **moderniser le réseau ferré entre Marseille, Toulon et Nice pour améliorer durablement les mobilités**

Avec l'essor économique et démographique porté par le dynamisme de ses trois métropoles, Aix-Marseille, Toulon et Nice, la région Sud connaît une demande de mobilité en très forte croissance que les infrastructures actuelles, déjà saturées, ne pourront plus contenir dans les prochaines années.

Très structurant pour les transports du quotidien, le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est la réponse ferroviaire pour offrir une alternative efficace et décarbonée en favorisant le report modal de la route vers le train sur l'ensemble de la région, avec une intermodalité renforcée avec les transports collectifs et les modes doux dans les pôles d'échanges créés ou restructurés.

En complémentarité avec la LNPCA, le projet Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV) permettra l'interopérabilité des trains transfrontaliers entre l'Espagne, la France et l'Italie, avec la mise en œuvre de l'ERTMS pour une liaison ferroviaire à haute performance.





LES 6 OBJECTIFS du projet LNPCA

1 Offrir une desserte régionale, nationale et internationale performante : hausse de la fréquence de 4 à 6 TER/h/sens autour des grandes métropoles et 3 liaisons longue distance par heure et par sens. Ainsi, le projet des phases 1 & 2 permettra de mettre en place :

- un service de 6 TER/h entre Cannes et Menton (pour 4 TER/h aujourd’hui) et de 4 TER/h vers Vintimille (pour 2 TER/h aujourd’hui)
- un service de 4 TER/h entre Saint-Cyr-Les Lecques La Cadière et La Pauline - Hyères (pour 2 TER /h aujourd’hui)
- un service de 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne (pour 2 TER/h aujourd’hui) et de 4 TER/h sur les voies littorales entre Saint-Charles et l’Estaque (pour 2 TER/h aujourd’hui).

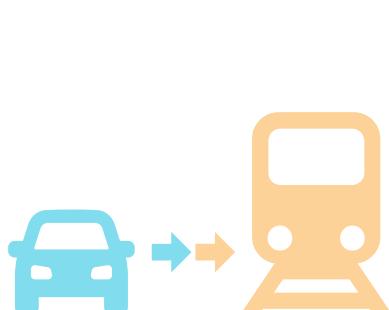
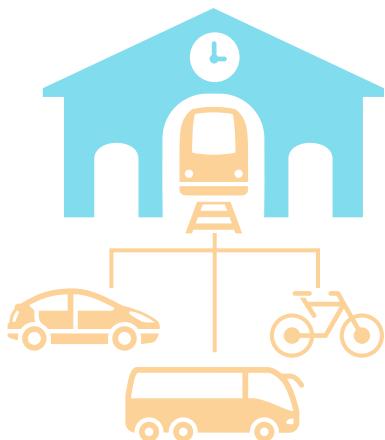
2 Offrir un service de meilleure qualité en améliorant la régularité des trains.

3 Améliorer les temps de parcours, avec 20 minutes gagnées pour les trains traversant Marseille.

4 Améliorer la desserte grâce à des gares nouvelles ou modernisées, multimodales, pour participer activement à la décarbonation du territoire par le report modal de la voiture vers le train.

5 Développer les synergies avec les projets urbains structurants en termes d’aménagement du territoire.

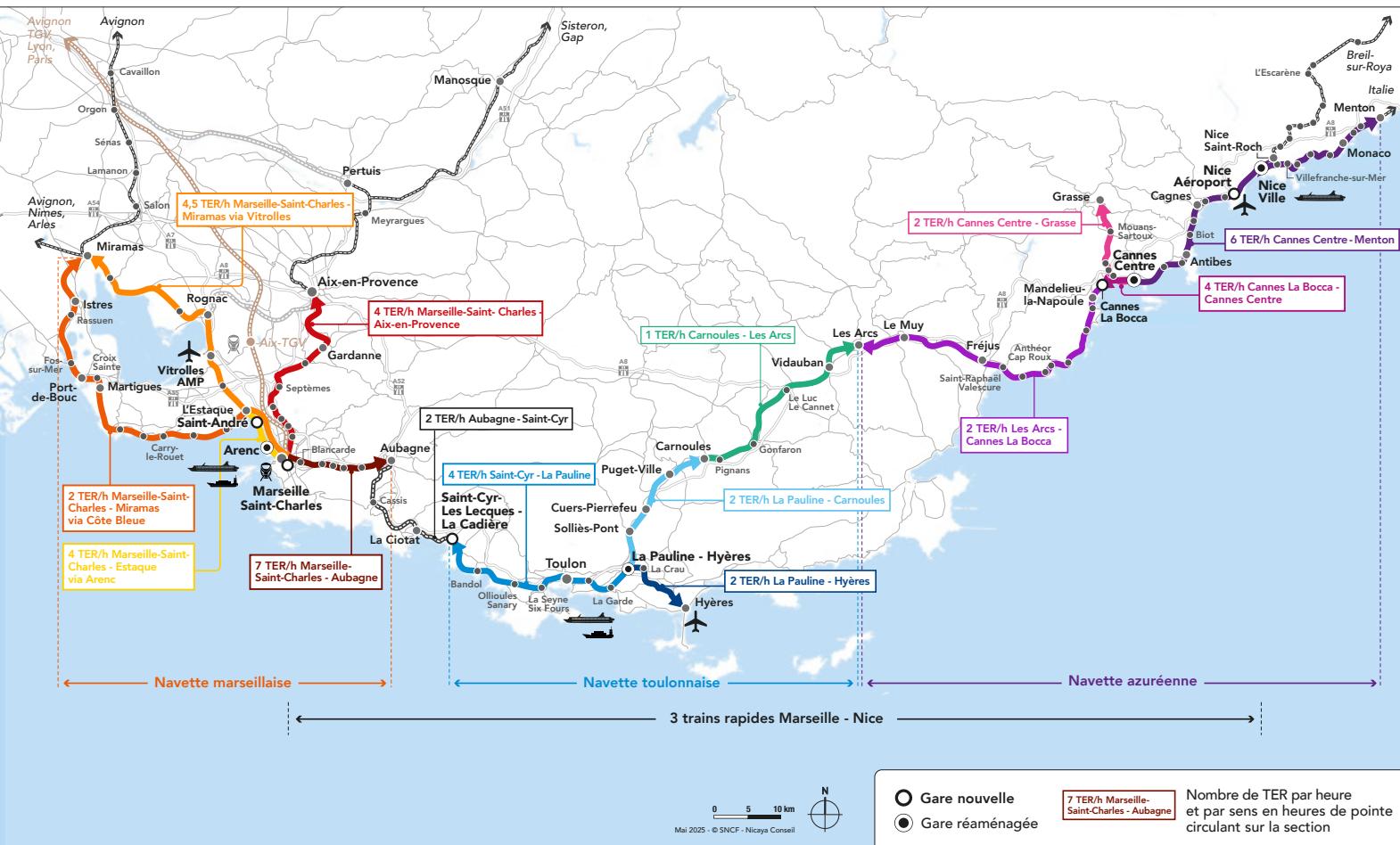
6 Préserver le développement du fret ferroviaire.





LES 6 OBJECTIFS du projet LNPCA

LE SERVICE FERROVIAIRE RENDU POSSIBLE PAR LE PROJET



+66% de trains par jour
23 millions de passagers par an
260 km de signalisation au standard européen (ERTMS)
62% de nouveaux usagers reportés de la route vers le train



L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de signalisation ferroviaire utilisé dans toute l'Europe. Il permet de faire circuler plus de trains, en toute sécurité, sans changer de technologie à la frontière. Cette innovation facilite les trajets transfrontaliers vers Vintimille, Gênes ou Milan, et représente une étape clé vers une signalisation numérique unifiée.

Dans ce cadre, le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) prévoit l'installation de l'ERTMS et d'un système de commande centralisée pour moderniser et digitaliser la gestion du trafic sur 260 km de ligne entre Marseille et Vintimille. C'est une première en France sur une ligne classique. Ce projet est mené en parallèle du chantier LNPCA, avec des objectifs communs : faire circuler plus de trains, plus vite et plus souvent.





PLANNING DE RÉALISATION

des opérations des phases 1 et 2

2022

2022

Déclaration d'Utilité Publique des phases 1 & 2

Depuis 2022

Études et obtention des autorisations administratives et environnementales

2025

2025

Signature des conventions de financement des travaux et engagement des travaux préparatoires

2025-2030

Réalisation des opérations de la phase 1

- Création d'une nouvelle gare ferroviaire TER/TGV au sein du pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport
- Aménagements permettant la desserte au 1/4 d'heure des gares de Marseille Saint-Charles - Arenc - Saint-André - L'Estaque et la fluidification des circulations autour du nœud ferroviaire de Marseille Saint-Charles
- Aménagements permettant la mise en service de la navette ferroviaire toulonnaise entre Saint-Cyr-sur-Mer, Carnoules et Hyères.
- Aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline - Hyères

2030

2030-2035

Réalisation des opérations de la phase 2

- Aménagements permettant la desserte d'un train toutes les 10 minutes entre Cannes et Menton (et tous les 1/4 d'heure vers Vintimille)
- Création d'un tunnel ferroviaire de 8 km sous Marseille, permettant une desserte traversante de la gare Saint-Charles
- Réalisation de l'extension de la gare de Saint-Charles ouverte à 360° sur les quartiers riverains
- Création d'une nouvelle gare TER et d'un pôle d'échanges multimodal à Cannes-La Bocca
- Réaménagement de la gare de Cannes Centre pour fluidifier les circulations

2035

2035

Mise en service complète des phases 1 et 2 de la LNPCA

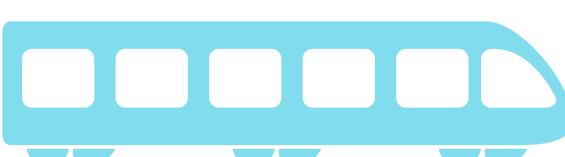
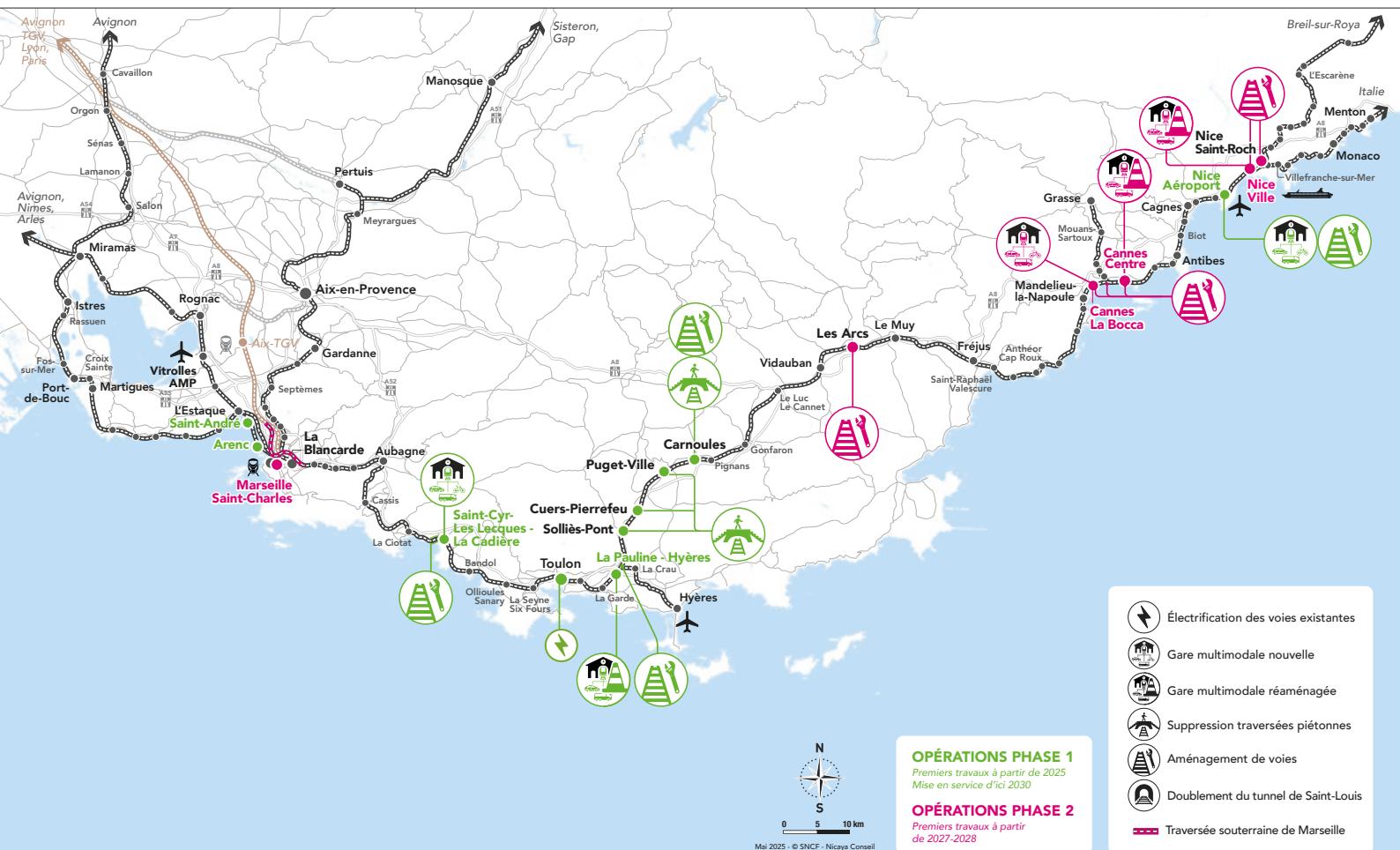




PLANNING DE RÉALISATION

des opérations des phases 1 et 2

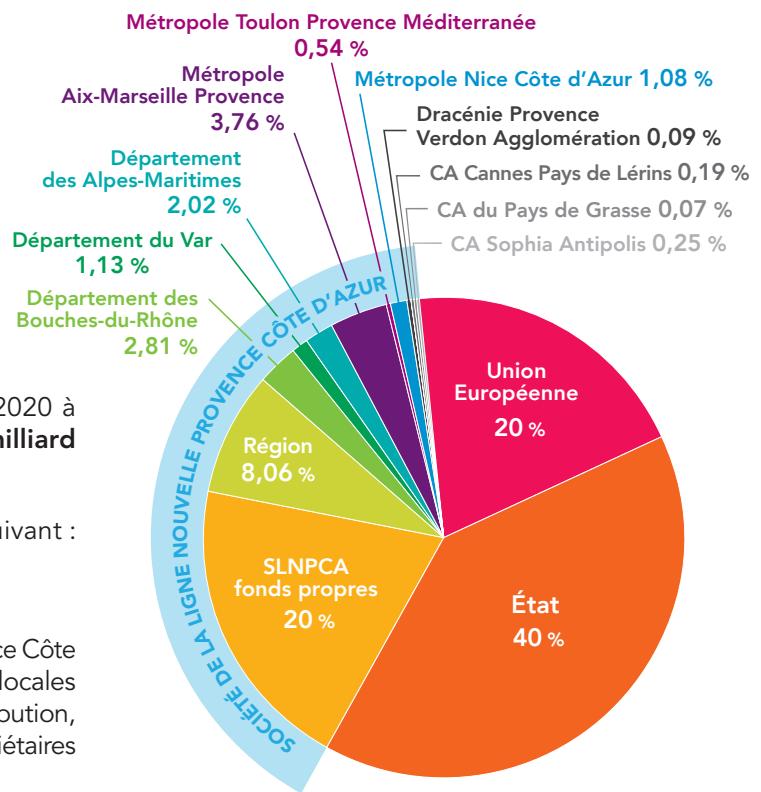
LES 22 OPÉRATIONS DES PHASES 1 & 2





MONTANTS ET FINANCEMENT

des opérations des phases 1 & 2



Le coût des phases 1 & 2 a été estimé en 2020 à **3,46 milliards d'euros, dont plus de 1,2 milliard pour la phase 1.**

Le plan de financement prévisionnel est le suivant :

- 20% par l'Union Européenne
- 40% par l'État
- 40% par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui rassemble toutes les collectivités locales partenaires du projet et bénéficie de la contribution, via des taxes locales, des visiteurs et des propriétaires fonciers publics et privés (hors logement)

FINANCEMENT

Lors du Comité de pilotage du 20 décembre 2024, l'État et toutes les collectivités financeuses ont pris acte d'un financement de 1,228 milliard d'euros pour mener à bien la phase 1 du projet LNPCTA. Ces engagements viennent compléter les 212 millions d'euros contractualisés en 2024 pour la réalisation des dernières études de la phase 1, les acquisitions foncières et les premiers travaux

La finalisation du financement des opérations de la phase 2 est prévue pour 2026.





Plus d'infos sur :
www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

FINANCEMENT :



Cofinancé par
l'Union européenne



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité



MAÎTRISE D'OUVRAGE :



Zoom sur le service ferroviaire rendu possible par les phases 1 & 2 À MARSEILLE

- **Gain de 15 à 20 min de temps de parcours** pour les 20 000 trains traversant Marseille chaque année grâce à la création d'un tunnel souterrain de 8 km
- **Doublement du nombre de trains au nord de Marseille** en heures de pointe entre l'Estaque, Saint-André, Arenc et Saint-Charles
- **Développement des dessertes** au sein des pôles d'échanges multimodaux de Saint-André et d'Arenc
- **Aménagement d'un parvis paysager** sur le secteur Saint-Charles à Marseille et **ouverture de la gare pour une meilleure insertion dans le quartier**, en connexion avec le futur tramway de la Belle de Mai
- **Trains directs** entre Miramas, Vitrolles – Aéroport Marseille Provence, Marseille Saint-Charles, Aubagne et Toulon, sans correspondance (aujourd'hui obligatoire à Marseille)
- **Un train supplémentaire en heures de pointe** entre Marseille et Avignon et entre Marseille, Toulon et Nice
- **Passage de 6 à 7 TER par heure entre Marseille et Aubagne**
- **Augmentation du nombre de liaisons rapides** vers Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice

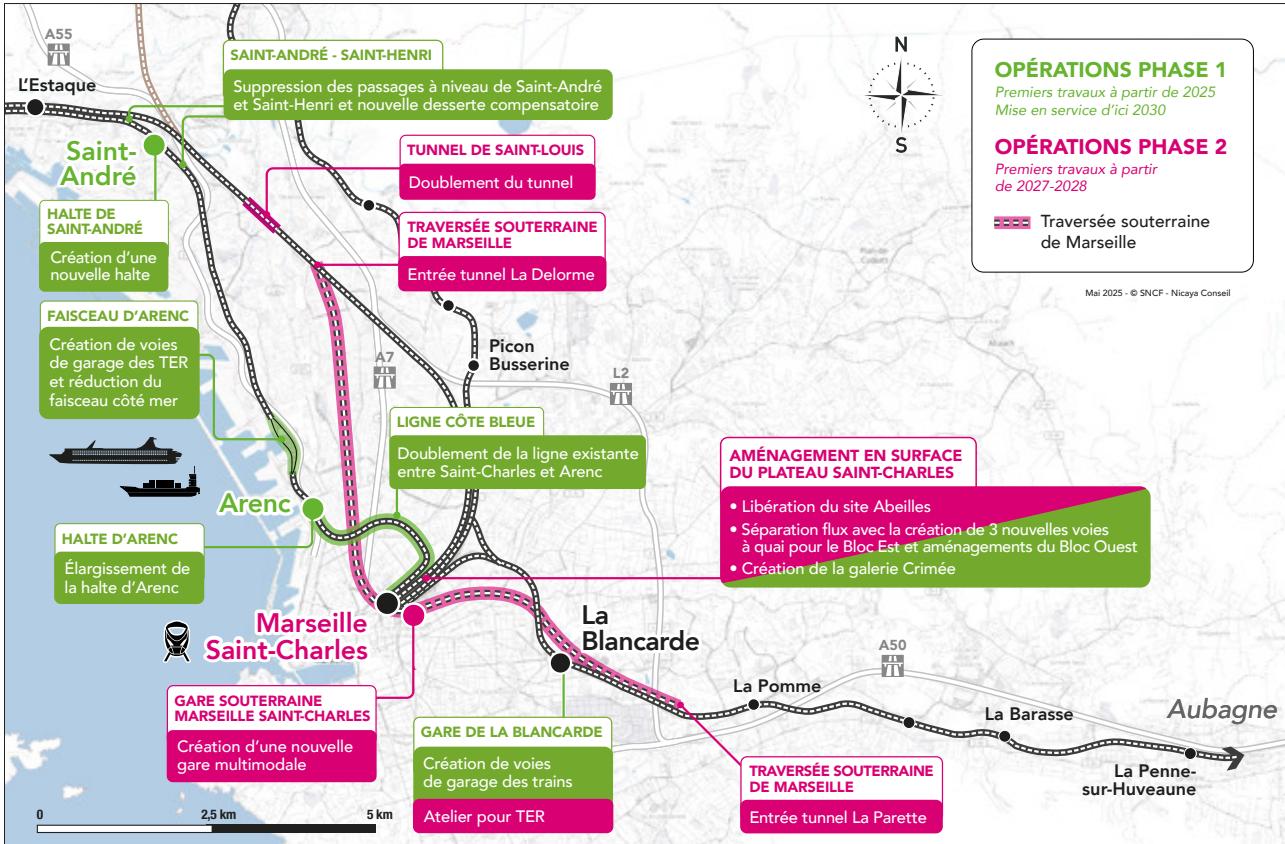


Le calendrier

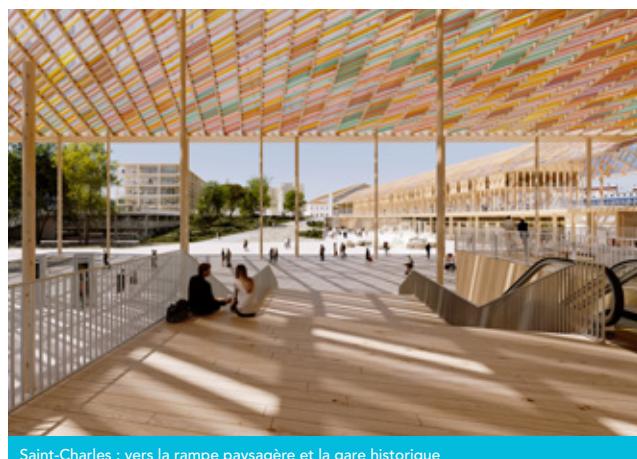
- **Phase 1** : travaux de 2025 à 2030
- **Phase 2** : travaux de 2028 à 2035
- **Mise en service** de la gare souterraine et du tunnel entre 2032 et 2035



Zoom sur le service ferroviaire rendu possible par les phases 1 & 2 À MARSEILLE



Saint-Charles : parvis jardin Voltaire vu depuis l'angle des boulevards National et Voltaire



Saint-Charles : vers la rampe paysagère et la gare historique



Zoom sur le service ferroviaire rendu possible par les phases 1 & 2 DANS LE VAR

Dans la continuité de la mise en service de la nouvelle halte de Sainte-Musse en décembre 2022 :

- **Création d'un pôle d'échanges multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer** et d'une gare origine terminus à 4 voies à quai afin de permettre le retournement des trains de la navette toulonnaise sans gêner les trains passants (fin 2030)
- **Création d'un pôle d'échanges multimodal sur la commune de La Garde, à La Pauline-Hyères** (2030) et d'une gare à 4 voies à quai, soit 2 voies supplémentaires (2031)
- **Passage de la ligne La Pauline-Hyères sous la ligne Marseille-Vintimille** pour permettre le croisement de plus de trains (2031)
- **Aménagement du plan de voies de la gare de Carnoules** pour permettre aux trains de la navette toulonnaise de se retourner sans gêner les trains passants (fin 2028)

• **Électrification de voies de services non utilisées** pour en faire des voies de remisage de TER, à Toulon (fin 2026)

• **Création de passerelles de franchissement des voies ferrées** à Solliès-Pont, Cuers-Pierrefeu, Puget-Ville et Carnoules pour davantage de sécurité (mi-2028)

• **Plus de trains pour desservir le territoire varois :**

- **Saint-Cyr <-> Toulon <-> La Pauline-Hyères** : 2 trains supplémentaires en heure de pointe, soit 4 trains par heure

- **Toulon <-> Marseille** : 1 train rapide supplémentaire soit jusqu'à 7 trains par heure

- **Les Arcs <-> Saint-Raphaël** : 1 train supplémentaire en heure de pointe, soit 2 trains par heure

- **Marseille <-> Toulon <-> Les Arcs <-> Saint-Raphaël <-> Cannes <-> Antibes <-> Nice** : 1 train rapide supplémentaire en heure de pointe soit 3 trains rapides par heure

- **Toulon <-> Marseille <-> Vitrolles Aéroport** : 2 trains semi-directs par heure

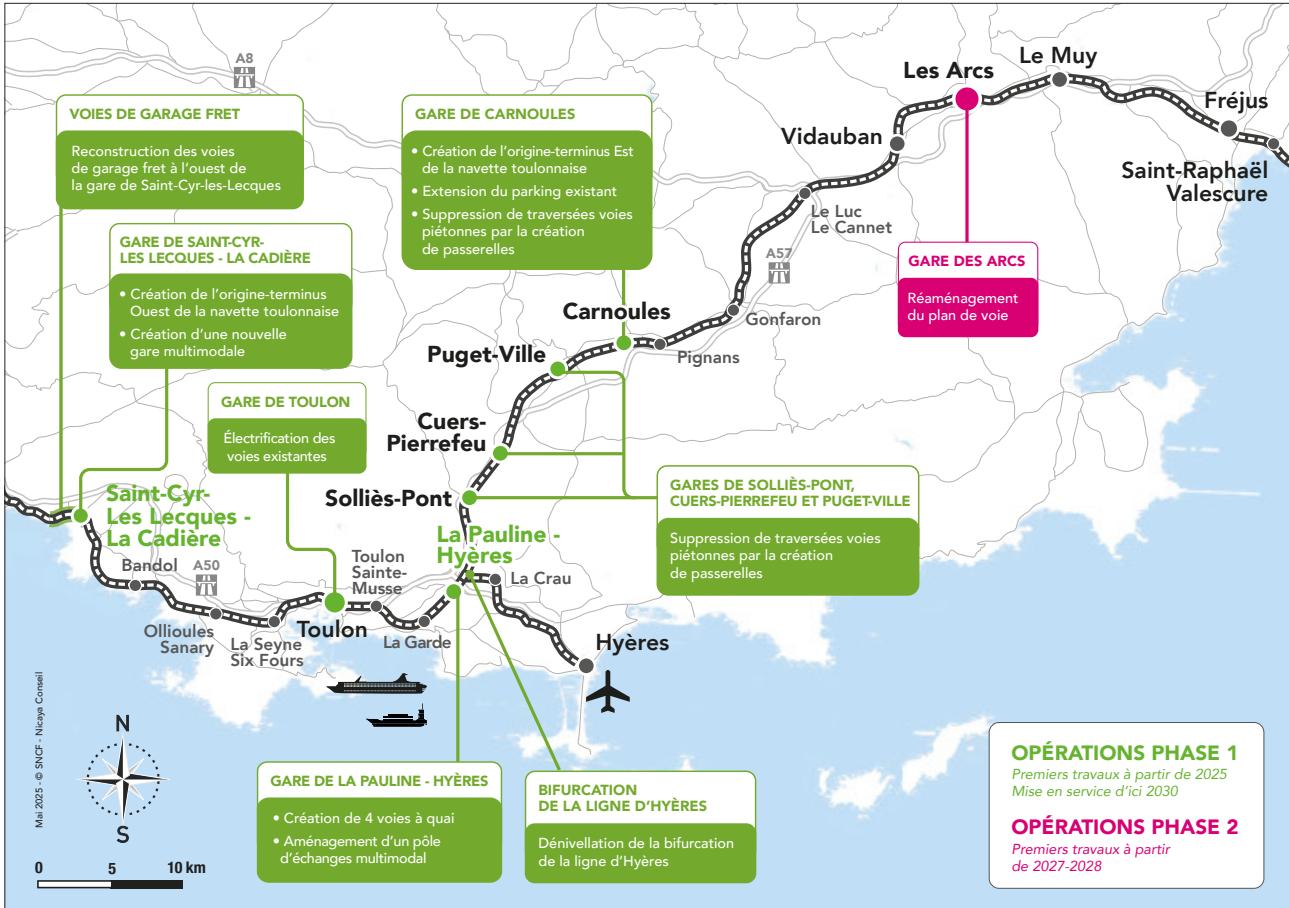


Le calendrier

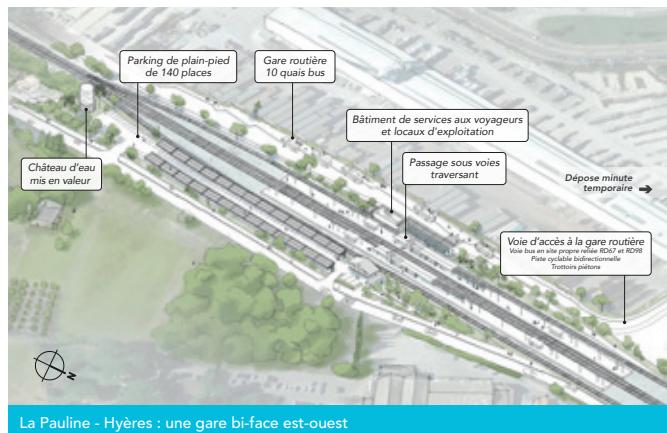
- Lancement des **premiers travaux** en 2025
- **Mise en service progressive** jusqu'en 2030



Zoom sur le service ferroviaire rendu possible par les phases 1 & 2 **DANS LE VAR**



Perspective de l'entrée de la gare de Saint-Cyr-Les Lecques La Cadiere



La Pauline - Hyères : une gare bi-face est-ouest



Zoom sur le service ferroviaire rendu possible par les phases 1 & 2 dans LES ALPES-MARITIMES

- **2 trains supplémentaires** en heures de pointe entre Cannes et Menton, soit 6 trains par heure et par sens au total, dont 4 prolongés jusqu'à Vintimille
- **1 train rapide supplémentaire** par heure et par sens entre Marseille, Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice
- **Nouvelle desserte TGV à Nice Aéroport** grâce à la création de la nouvelle gare Nice Aéroport, véritable pôle d'échanges multimodal qui permettra de connecter le train aux lignes de tramway, à la gare routière et à l'aéroport
- **Renforcement des liaisons vers les Arcs - Draguignan** avec 1 TER par heure et par sens supplémentaire
- **Dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse** pour supprimer les conflits de circulation entre les trains des lignes Marseille - Vintimille et Cannes-Grasse
- **Création d'une nouvelle gare TER et d'un pôle d'échanges multimodal à Cannes-La Bocca**, sur le site de Cannes Marchandises et au cœur du projet de renouvellement urbain à l'ouest de Cannes (Cannes Bocca Grand Ouest)
- **Restructuration et modernisation de la gare de Cannes Centre**
- **Connexion directe entre les réseaux ferrés français et italien**, renforçant le corridor ferroviaire européen en Méditerranée.



Le calendrier

• Phase 1

- Lancement des travaux en 2025
- Mise en service de la gare de Nice Aéroport fin 2029

• Phase 2 :

- Travaux de phase 2 de 2027 à 2032
- Mise en service de la navette azuréenne à horizon 2035

**Zoom sur le service ferroviaire
rendu possible par les phases 1 & 2
DANS LES ALPES-MARITIMES**

