

## ANNEXE II

### **Candidature française pour l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030**

#### **L'enjeu mobilité des Jeux Olympiques et Paralympiques : une desserte durable des pôles olympiques.**

L'amélioration des déplacements en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, aussi bien entre départements qu'au sein des aires métropolitaines, est une priorité pour les acteurs du territoire.

Le nombre important de projets ferroviaires, routiers, portuaires, transports collectifs multimodaux et actifs ainsi que l'augmentation des montants investis témoignent de cette ambition. L'objectif est de proposer des moyens de déplacement durables, favorisant l'atteinte des objectifs fixés en matière de décarbonation des transports et de réduction de la pollution atmosphérique tout en renforçant l'offre de mobilité du quotidien et en réduisant les inégalités territoriales.

L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) d'hiver 2030 s'inscrit pleinement dans cet objectif. Elle doit s'appuyer sur un volet transport ambitieux mais soutenable et réaliste. Elle nécessite de réaliser plusieurs opérations qui, ensemble, permettront la bonne mise en œuvre du plan de transport olympique. Certaines de ces opérations sont déjà programmées pour améliorer la desserte des territoires et il conviendra d'en accélérer la réalisation pour en faire bénéficier les visiteurs des JOP. D'autres sont nécessaires spécifiquement au plan de transport des JOP et devront être réalisées dans ce dessein. Ces deux types d'opération laisseront des bénéfices en héritage aux territoires.

La diversité des pôles olympiques et leurs implantations sur le territoire alpin, aussi bien nord que sud, imposent de penser un plan de mobilité à différentes échelles avec des modes de transports et des équipements adaptés.

La prise en compte de ces échelles doit permettre d'offrir une offre de mobilité cohérente au regard de la provenance des participants aux JOP.

Pour les longues distances, les aéroports des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon, Nice, Marseille), nationaux (Paris) et de pays limitrophes (par exemple Turin) constituent un point fort de la candidature.

Pour les moyennes distances, le réseau ferroviaire structurant français et transfrontalier est relativement bien maillé. Le réseau ferroviaire secondaire (lignes de desserte fine du territoire) est lui en cours de régénération pour en assurer la pérennité et en améliorer les performances, notamment en vue des JOP.

Pour les courtes distances, les réseaux routiers nationaux, départementaux et métropolitains assurent une desserte fine des pôles olympiques : ce réseau bénéficiera également d'une requalification, notamment en vue des JOP.

L'articulation entre ces différents modes de transport s'appuie sur des pôles d'échanges multimodaux bien dimensionnés et correctement localisés.

Dans la suite de ce document, ces différentes échelles sont abordées par mode. Les pôles olympiques correspondent à des bassins de mobilité à desservir. L'offre de mobilité doit viser une amélioration des conditions d'exploitation et de robustesse des différents réseaux et équipements existants afin d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle en faveur des modes de transport massifiés. Soulignons que cette amélioration

s'accompagnera de l'accélération de leur adaptation aux effets du changement climatique pour en renforcer la résilience et garantir l'héritage des JOP.

Les opérations concernées ont été déterminées avec un souci de sobriété ; aussi sont-elles complètes ou partielles mais toujours réalisables avant décembre 2029, en vue de l'événement de février 2030. Leur parachèvement fonctionnel nécessitera des ressources financières complémentaires et des horizons de réalisation postérieurs au 31/12/2029.

## Infrastructures et matériel roulant ferroviaires

---

Les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant sont les composants essentiels du système de transport ferroviaire massifié. Son efficacité s'appuie sur un temps de parcours performant ainsi que sur une offre plus lisible et de grande amplitude horaire. Ce service est associé à un temps de parcours fiabilisé et une offre de capacité accrue par l'ajout temporaire ou pérenne de trains assurant des liaisons directes de moyennes et/ou longues distances.

Ces objectifs tiennent naturellement compte des conditions d'intervention dans le domaine ferroviaire et la complexité des procédures afférentes. Le recours à des aménagements ponctuels avec les offres de services correspondantes visent à privilégier une approche réaliste mais efficace. La bonne réalisation de ces investissements nécessite la mobilisation exceptionnelle de ressources de la part des maîtres d'ouvrage et un délai exceptionnel de conduite des procédures, ce qui pourra nécessiter le recours à une loi.

La candidature s'appuie sur des opérations menées exclusivement sur le réseau existant, sans aucune nouvelle infrastructure. En ce sens, des ajustements sont envisagés sur le réseau existant pour permettre le « relèvement de vitesse » et le cadencement. Ces interventions pourront prendre la forme de rectifications de courbes et de dévers, ou de création de points de croisement et de voies d'évitement (sur la voie unique Aix-en-Provence – Briançon par exemple), et pourront être complétées par des dispositifs spécifiques d'exploitation (stratégie différenciée d'arrêt en gares par exemple). Elles représenteront autant d'héritage pour le territoire en matière d'accessibilité des Alpes du Sud depuis le littoral provençal et azuréen mais aussi depuis les Alpes du Nord et la ligne TGV-PLM (Paris-Lyon-Marseille). Les opérations qui seront retenues viseront donc à offrir un service performant et cadencé au quart d'heure en s'appuyant en grande partie sur l'amélioration du réseau existant ; ces gains de performance bénéficieront aux habitants et visiteurs au-delà de l'événement des JOP.

Les opérations programmées pour le CPER 2021-2027 dans le cadre de l'avenant « Mobilités » constituent un socle nécessaire d'actions à mener. A titre d'exemple, les opérations de régénération des branches Veynes-Grenoble et Veynes-Valence, à cheval sur les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi des branches Veynes-Briançon et Veynes-Aix-en-Provence, intégralement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, permettront d'assurer la pérennité de ces lignes et d'améliorer le temps de parcours et le cadencement de l'offre. Des opérations destinées à améliorer les conditions d'exploitation sont également programmées au travers de l'opération de modernisation de la signalisation (NextRegio) sur l'ensemble des branches.

Durant les JOP, des aménagements sont également envisagés sur l'axe Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence pour permettre le passage de trains rapides sans arrêt en complément des services omnibus. Cela permettrait, en amont de la phase 2 de la Ligne nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA), d'améliorer la capacité et le temps de trajet à destination des Alpes depuis Marseille ou Aix-en-Provence.

L'amélioration de la desserte des Alpes nécessite également des opérations sur les sites de maintenance et de remisage pour stocker et maintenir le matériel roulant supplémentaire.

Le réseau ferroviaire structurant, hors littoral et ligne des Alpes, est également concerné par la desserte des pôles olympiques. En effet, la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM), l'itinéraire vers Grenoble via la vallée du Rhône ainsi que par le Val de Suse/ Oulx (Paris-Milan via Modane-Mont-Cenis et demain Lyon-Turin) et la Transversale sud

(Bordeaux-Marseille) pour les déplacements en provenance de l'Ouest, sont autant d'axes qui pourront être sollicités.

En complément de ces opérations sur le réseau, des mesures de verdissement de la flotte concerneront le matériel roulant afin d'accélérer sa décarbonation.

Un autre volet majeur de l'écosystème transport concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou du matériel roulant. L'intervention sur ce dernier sera accélérée pour être prêt pour les JOP.

Dans les gares déjà aménagées ou en cours d'aménagement, le niveau d'accessibilité pourra être encore amélioré grâce aux JOP (effet « héritage »). Des crédits sont notamment prévus à ce titre dans le CPER 2023-2027.

Afin de recevoir un matériel à forte capacité d'emport, l'allongement des quais de gares desservies par la liaison Paris-Briançon (train de nuit) sera également envisagé (Chorges, Embrun, Montdauphin, L'Argentière-la-Bessée).

Concernant le volet intermodal, les gares à forts enjeux (Briançon par exemple) auront été rénovées à l'horizon des JOP pour offrir une offre de mobilité multimodale.

Ces opérations seront accompagnées de réaménagement voire d'agrandissement des espaces d'accueil, de l'amélioration des services d'Information Voyageurs, de signalétique, ainsi que d'installation de commerces provisoires ou pérennes (Vitrolles Aéroport Marseille-Provence, Avignon TGV, Aix TGV, Briançon, Gap, Embrun).

## Infrastructures routières

---

Les Alpes du Sud bénéficient avec l'autoroute A51 d'une liaison efficace avec la Métropole Aix-Marseille et ses équipements (aéroport international, port, gares TGV...). Cette autoroute s'arrête aux portes des Hautes-Alpes (La Saulce) et les déplacements sur le territoire alpin – pour la mobilité du quotidien, l'accès aux équipements touristiques – utilisent des routes nationales ou départementales ordinaires. Le mode routier – véhicules particuliers à taux d'occupation élevés, cars des Lignes Express Régionales ou cars de tourisme, mais aussi pour les marchandises – reste, le mode majoritaire sur ces territoires ruraux et peu denses.

L'État s'est engagé en coordination avec les collectivités territoriales, à améliorer les itinéraires structurants, notamment entre Grenoble et Sisteron via la RD1075 et entre Gap et Grenoble via la RN85. Il s'agit d'améliorer la sécurité, la résilience des réseaux aux risques naturels, la fiabilité des temps de parcours, mais aussi d'améliorer l'accès aux nombreuses stations de ski des Hautes-Alpes, et de valoriser le patrimoine naturel, paysager et culturel (RN85 – « route Napoléon »), alors que le département tire 80 % de ses ressources du tourisme.

L'ambition des partenaires inclut également la restructuration des déplacements à l'échelle de l'agglomération de Gap, véritable carrefour des déplacements des Hautes-Alpes, par la création d'une rocade qui permettra de libérer le centre-ville des flux de transit et d'améliorer les conditions de circulation pour les véhicules motorisés comme pour les cyclistes.

Des aménagements ont été réalisés dans le cadre de la contractualisation État-Région précédente (section centrale de la rocade de Gap, modernisation de la RD1075...) et doivent se poursuivre sur la période 2023-2027 et au-delà (section sud et nord de la rocade de Gap, poursuite de la modernisation de la RN85, résilience de la RN94 voire de routes départementales structurantes exposées). La desserte routière (cars, véhicules particuliers, etc.) des sites olympiques bénéficiera de ces aménagements dans les Hautes-Alpes, mais aussi des aménagements de voies réservées aux transports collectifs (VRTC) sur le corridor Aix-Marseille, pour fiabiliser le temps de trajet. La préparation de l'accueil des JOP est l'occasion d'accélérer la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

L'héritage des JOP se composera donc d'infrastructures routières plus sûres, plus fiables et plus résilientes aux risques naturels, plus performantes pour les transports collectifs et plus adaptées pour les cyclistes, à la fois pour les déplacements du quotidien, pour l'accès aux sites, pour le tourisme et les loisirs.

## Aménagements pour l'exploitation des services routiers interurbains de voyageurs, la flotte « JOP » et le covoiturage

---

Le meilleur accueil des visiteurs pendant la période olympique et les augmentations de flux correspondantes nécessitent le développement et l'accessibilité des gares routières. Des opérations programmées telles que la modernisation du pôle d'échanges d'Eygliers sont un préalable. Des opérations prévues à long terme comme la restructuration et le développement des gares routières de Briançon et Gap seront anticipées de manière à offrir les fonctionnalités attendues dès les JOP de 2030.

En complément des gares routières, l'augmentation du nombre d'autocars pendant la période olympique nécessite des aménagements de voiries pour le stationnement, les circulations et les manœuvres des autocars et des navettes. Les aires d'arrêt pourront être équipées de dispositifs de recharge électrique le cas échéant.

Pour enrichir l'offre multimodale, la ressource du covoiturage sera mobilisée. Une étude menée en 2024 dans le cadre du futur schéma régional de développement des aires de covoiturage permettra de mieux identifier les aires et points d'arrêt de covoiturage dont la réalisation est à accélérer.

Outre ces investissements, la parfaite organisation des transports routiers comprendra la formation de conducteurs au permis de conduire et l'acculturation aux services du réseau unifié Zou !, à l'accueil des usagers, à la prise en charge des PMR, aux langues étrangères. Cet effet catalyseur des JOP laissera en héritage des ressources précieuses alors que le manque de conducteurs met régulièrement les réseaux routiers en situation de crise. Par ailleurs, le plan de transport JOP sera l'occasion d'améliorer durablement des liaisons interrégionales telles que Gap-Grenoble, Barcelonnette-Grenoble et Modane-Barcelonnette, et d'accélérer la liaison transfrontalière avec l'Italie.

## Matériel roulant et Installations de Recharge de Véhicules Électriques

---

Outre les investissements sur les infrastructures, il sera nécessaire de disposer d'une flotte supplémentaire d'autocars et de navette routières, non seulement pour accroître la capacité de l'offre, mais aussi pour décarboner le parc. Ainsi, il est envisagé l'acquisition ou le leasing d'une cinquantaine d'autocars décarbonés et d'une centaine de navettes et de véhicules légers également décarbonés. Ces matériels roulants seront laissés en héritage aux AOM après l'événement olympique ou constitueront la flotte des coopératives de mobilité électrique et partagée.

La décarbonation comprend également des Installations de Recharge de Véhicules Électriques (IRVE). Il s'agira pour chaque site olympique d'une dizaine de bornes 50 kW pour véhicules légers et de quelques bornes autocars 150 kW, en prenant en compte les contraintes des zones de montagne et des basses températures.

## Autres modes

---

Le plan de transport olympique pourra mobiliser des infrastructures tels que des ascenseurs valléens ou du transport par câble, tels qu'ils sont envisagés par ailleurs pour les liaisons Barcelonnette-Super Sauze, Guillestre – Risoul, Barcelonnette – Pra-Loup, ou pour le Fort de Tournoux à La Condamine-Châtelard.

## Avitaillement et logistique

---

L'événement olympique laissera également en héritage des équipements de logistique « du dernier kilomètre », dont le développement de plateformes de logistique mutualisée notamment valléennes.

## Aéroports

---

Les aéroports considérés sont ceux de Paris, Lyon, Genève, Turin, Marseille et Nice. Grâce à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et à la gare nouvelle de Nice-Aéroport, la liaison avec le réseau ferroviaire sera optimale à Nice. L'amélioration de la liaison entre l'aéroport d'Aix-Marseille Provence et le réseau ferroviaire conduit aux projets de développement du hub multimodal de Vitrolles, y compris les liaisons par câbles et par ascenseur.