

CONTRAT DE PLAN ÉTAT RÉGION 2021-2027

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Avenant n°1 relatif au Volet Mobilités 2023-2027

Entre les soussignés

L'État, représenté par monsieur Georges-François LECLERC, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

ci-après désigné « L'État »

d'une part,

et

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par monsieur Renaud MUSELIER, président du conseil régional, agissant en vertu de la délibération numéro du.....

ci-après dénommée « La Région »

d'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027 a été signé par l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 30 mars 2022. Document stratégique de planification qui fixe, pour une durée de sept ans, les grandes priorités et orientations d'investissement que l'État et la Région s'engagent à mettre en œuvre conjointement au bénéfice du territoire régional, le CPER est structuré en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en **9 priorités thématiques** qui matérialisent les stratégies partagées entre l'État et la Région.

Les mobilités relèvent de la priorité 1 « Adaptation du territoire à la transition climatique, énergétique et environnementale ». Cette priorité 1 comportait, à la signature du CPER en mars 2022, deux axes :

- Axe 1 « Transition environnementale »
- Axe 2 « Volet Mobilités 2021-2022 »

Cet axe 2 actait de la prolongation du volet mobilité du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 jusqu'à 2022 et précisait que le CPER 2015-2020 demeurait le cadre de référence des opérations de mobilité sur la période 2021-2022. **Il énonçait également les orientations stratégiques partagées entre l'État et la Région en matière d'infrastructures et de mobilités actives et durables** devant bénéficier de financements dans le futur volet Mobilités 2023-2027 du CPER.

En matière d'infrastructures, il s'agissait de poursuivre l'amélioration du réseau ferroviaire pour répondre aux défis environnementaux et conforter l'attractivité de la région, d'optimiser le réseau routier existant pour réussir la transition écologique et d'améliorer la compétitivité portuaire tout en soutenant la transition énergétique des grands ports de la façade régionale.

S'agissant des mobilités actives et durables, les orientations concernaient notamment le rattrapage du retard pour le développement du vélo et des modes actifs, le développement de pôles d'échanges multimodaux et les investissements en faveur du fret ferroviaire.

Ces orientations stratégiques ont guidé l'élaboration du **protocole de préfiguration du volet Mobilités 2023-2027 que l'État et la Région ont signé le 1^{er} décembre 2023** après une phase de concertation avec les territoires, menée sous l'égide des préfets de département en septembre 2023. Ce protocole actait la contribution respective de l'État et de la Région à hauteur de 385 millions d'euros sur un montant total de 1,46 milliards d'euros.

Le protocole d'accord sur le financement des projets d'infrastructures de mobilité en vue de l'organisation des jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030, signé le 27 juin 2025 entre l'État, la Région, le département des Hautes-Alpes, la métropole Aix-Marseille Provence, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, majore la contribution de l'État et de la Région de 134 millions d'euros chacun. Ce protocole précise l'annexe n°2 du protocole de préfiguration du volet Mobilités 2023-2027 susmentionné, relative à la candidature française pour l'accueil des jeux olympiques et paralympiques (JOP) d'hiver 2030.

Le protocole de financement des infrastructures de desserte routière de la zone industrialo-portuaire de Fos - étang de Berre et du grand port maritime de Marseille a été signé le 30 juin 2025 entre l'État, la Région, le département des Bouches-du-Rhône, la métropole Aix-Marseille-Provence et le grand port maritime de Marseille. Il permet de parachever le plan de financement du contournement de Martigues-Port de Bouc et de réaliser des opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification de carrefours sur les routes nationales desservant la zone industrialo-portuaire afin d'accompagner le développement industriel et la décarbonation de la zone. Il prévoit en outre de financer un équipement de contrôle des marchandises par la douane. Il majore la contribution de l'État et de la Région, respectivement de 32,5 millions d'euros et 15 millions d'euros.

Le présent avenant intègre au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 le volet Mobilités 2023-2027 en créant l'axe 3 de la priorité 1 du Contrat.

Dans ce nouvel axe 3, les priorités d'intervention identifiées par l'État et la Région dans le protocole sont confirmées et les montants sont majorés à 551,5 millions d'euros pour l'État et à 534 millions d'euros pour la Région, sur un montant total de plus de 1,8 milliards d'euros.

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'AVENANT 1

Le volet Mobilités 2023-2027 est intégré au CPER 2021-2027 et modifie la priorité 1 comme suit :

Priorité I. Adaptation du territoire à la transition climatique, énergétique et environnementale

Axe 1 : Transition environnementale

Axe 2 : Volet Mobilités 2021-2022

AXE 3. Volet Mobilités 2023-2027

Les mobilités durables – le fil conducteur

Le report modal constitue le fil directeur de ce nouvel axe de la priorité 1 du CPER 2021-2027. Les opérations favorables au report modal des personnes et des biens ont été retenues en priorité. Tous les projets inscrits font l'objet d'un examen attentif quant à leur empreinte carbone, conformément aux engagements de la France qui visent à atteindre la neutralité carbone en 2050 ainsi qu'à leur impact sur la biodiversité et l'artificialisation des sols. Les maîtres d'ouvrages s'engageront à la mise en œuvre effective de mesures d'évitement ou de réduction des impacts néfastes potentiels des projets.

La territorialisation de la planification écologique – engager un maximum d'acteurs en faveur d'une mobilité sobre et décarbonée

Le 23 août 2023, le protocole de mise en œuvre de la planification de la transition écologique pour une mobilité sobre et décarbonée signé entre l'État et la Région faisait de Provence-Alpes Côte d'Azur une région pilote de la territorialisation de la planification écologique et énergétique. La conférence régionale des parties de décembre 2024 (COP) et l'adoption du plan de transformation écologique et énergétique sont la première étape de l'engagement des acteurs, publics (autorités organisatrices de la mobilité, gestionnaires de voiries) et privés (employeurs, entreprises du secteur de la logistique et du transport de marchandises), en faveur d'une mobilité sobre et décarbonée. L'État et la Région, copilotes de ce plan, veilleront à la cohérence entre les actions prévues par ce plan et les projets inscrits au volet Mobilités du CPER, qui est un outil majeur de la territorialisation de la planification écologique.

I. Déclinaison opérationnelle

Ce nouvel axe 3 est décliné en 6 mesures :

- **Mesure 1** : Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire, développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité et développer le fret ferroviaire
- **Mesure 2** : Transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante
- **Mesure 3** : Accélérer le développement du vélo avec un programme d'envergure
- **Mesure 4** : Accélérer la transition écologique et énergétique du Grand port maritime de Marseille, l'accroissement de l'attractivité des zones industrialo-portuaires et l'évolution de la logistique vers la décarbonation.
- **Mesure 5** : Adapter les infrastructures de transport au changement climatique
- **Mesure 6** : Soutenir les projets de transports en commun urbains structurants

Mesure 1 – Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire, développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité et développer le fret ferroviaire

VOLET « Ferroviaire Voyageurs »

Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM)

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) constitue une offre de services de transports de voyageurs multimodale, mettant en avant un renforcement de la desserte ferroviaire tout en intégrant d'autres modalités de déplacement durable telles que les transports routiers à haut niveau de service (notamment cars express), les modes de déplacement actifs (notamment réseaux cyclables), le covoiturage (lignes express) visant à réduire la place de la voiture dans les zones denses. Un SERM doit également inclure la gestion de l'intermodalité, par la création ou l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et par la mise en place de services d'information et de billettique interopérables pour les voyageurs.

Ce service est conçu dans une perspective de développement progressif, articulé autour de courtes (2025-2029), moyennes (2030-2035) et longues (2035-2040) échéances. À cet égard, il s'appuie sur les infrastructures et services de transport existants, ainsi que sur les nombreux grands projets de mobilité déjà engagés ou en cours de réflexion, tels que les Contrats Opérationnels de Mobilités (COM) et les Plans de Mobilité, le Système d'Information Billettique Régional (SIBR), le projet de Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA), le système de signalisation Européen de Gestion du Trafic Ferroviaire (ERTMS HPMV) et l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux. Des projets nouveaux peuvent également émerger des études d'élaboration du SERM.

En juillet 2024, quatre projets de SERM ont été labellisés en région : le SERM de l'aire avignonnaise, le SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le SERM de l'aire toulonnaise et le SERM de l'aire azurienne.

- **SERM de l'aire avignonnaise (études)**

Étude multimodale de l'aire avignonnaise

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude générale permettra de fixer les programmes fonctionnels de développement en coordination avec chacun des modes. Des études par mode seront alors portées par les autorités organisatrices compétentes.

Étude d'amélioration de l'exploitabilité du nœud d'Avignon

Cette étude vise à améliorer les circulations ferroviaires liées à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne située en rive droite du Rhône, de l'augmentation des services ferroviaires issue des objectifs attachés au SERM (étude multimodale), ainsi que du développement du fret ferroviaire envisagé dans les années à venir.

Étude sur l'étoile avignonnaise

En complément de l'étude centrée sur le nœud d'Avignon, cette étude a pour objectif de prendre en compte l'évolution issue des objectifs attachés au SERM (étude multimodale) à l'échelle du grand bassin de vie d'Avignon.

Études complémentaires

Des études complémentaires, mais non encore définies, sont envisagées.

- **SERM des aires toulonnaise et azuréeenne (études)**

Étude multimodale de l'aire toulonnaise

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude permettra de fixer les programmes fonctionnels de développement de façon coordonnée entre les différents modes de transport.

Étude multimodale de l'aire azuréeenne

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude permettra de fixer les programmes fonctionnels de développement de façon coordonnée entre les différents modes de transport.

Études complémentaires

Des études complémentaires, mais non encore définies, sont envisagées.

- **SERM hors Métropole Aix-Marseille-Provence - Pôles d'échanges multimodaux et infrastructures (premières réalisations)**

Nice-Breil : complément travaux

La ligne ferroviaire Nice-Breil constitue un des axes de transport du futur SERM au nord de Nice. L'état de cette infrastructure a conduit à réaliser des travaux de rénovation. Cependant, des travaux complémentaires s'avèrent nécessaires pour améliorer sa performance (fiabilité, temps de parcours).

Pôles d'Échanges Multimodaux

Afin de permettre aux voyageurs d'accéder au réseau et de passer d'un mode de transport à l'autre facilement, des pôles d'échanges multimodaux doivent être construits ou modernisés. Ils seront géographiquement et techniquement définis par les études des SERM.

- **SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence**

Études multimodales générales dont la liaison Aix-Hub de Vitrolles

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, une première étude générale permettra de fixer les programmes fonctionnels de développement de façon coordonnée entre les différents modes de transports. Cette étude s'appuiera sur l'étude de définition d'un schéma d'armature ferroviaire. Des études complémentaires encore non définies sont envisagées.

Liaison ferroviaire Aix-Marseille : amélioration du temps de parcours et halte ferroviaire de Plan de Campagne

Amélioration du temps de parcours

Cette étude a pour objectif d'examiner les aménagements à mettre en œuvre pour diminuer le temps de parcours entre Marseille et Aix. Ils seront techniquement définis à l'issue des études.

Halte ferroviaire de Plan de Campagne (travaux)

Ces travaux consistent en la réalisation d'une halte ferroviaire en lien direct avec le pôle d'échanges multimodal à venir.

Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : amélioration de la performance (étude)

Cette étude vise à examiner les aménagements à mettre en œuvre pour améliorer la fréquence de la ligne. Ils seront techniquement définis à l'issue des études.

Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : travaux de régénération (études & travaux)

Il s'agit d'améliorer la performance de la ligne (fiabilité, temps de parcours) en levant la majorité des ralentissements actuels mis en place pour des raisons de sécurité et en évitant de nouveaux ralentissements. L'état de cette infrastructure a conduit à réaliser des travaux de rénovation, mais des

travaux complémentaires s'avèrent nécessaires : suivant les sections il s'agit de renouveler les rails, les traverses, le ballast, de conforter des tunnels, des ouvrages d'art, des ouvrages en terre...

Pôles d'échanges multimodaux ferroviaires

Afin de permettre aux voyageurs de passer d'un mode de transport à l'autre facilement, des pôles d'échanges multimodaux sont envisagés. Ils seront techniquement définis à l'issue des études.

Pôles d'échanges multimodaux autoroutiers sur le réseau routier national (RRN) non concédé (A51, A7, A55)

Dans son projet de réseau express métropolitain, la Métropole a identifié plusieurs projets de pôles d'échanges multimodaux routiers à réaliser à horizon du volet Mobilités du CPER. Ils répondent pleinement aux enjeux du SERM et ont par conséquent vocation à être financés dans ce cadre.

Électrification partielle pour la recharge de trains à batteries

Certaines lignes du réseau ne sont pas électrifiées : les trains qui y circulent fonctionnent grâce à des moteurs utilisant du carburant de type diesel fortement émissif de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les coûts d'une électrification totale d'une ligne étant élevés, des études ont montré la possibilité d'électrifier partiellement certaines lignes sur lesquelles, hors des sections électrifiées, les moteurs fonctionneraient grâce à des batteries implantées à bord des trains.

Les études à mener pour définir les travaux à réaliser porteront sur les lignes de la Côte Bleue et de Sorgues-Carpentras.

Amélioration de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud en vue des JOP 2030

L'organisation des jeux olympiques et paralympiques (JOP) d'hiver 2030 dans les Alpes permet de compléter le programme d'investissements initialement prévu pour améliorer durablement les conditions d'accès ferroviaires aux Alpes du Sud. Ainsi, en complément du protocole de préfiguration du CPER du 1^{er} décembre 2023, l'État et la Région apportent à ce programme une enveloppe de 89 millions d'euros chacun.

- **Régénération et développement des branches de l'Étoile de Veynes (études et travaux)**

Le système ferroviaire constitue un élément clé de la mobilité olympique, car il relie le littoral aux sites olympiques alpins, assure les liaisons interrégionales et sécurise les accès en doublon de la route. La Région et l'État prévoient de rénover et de moderniser le réseau ferré existant sans construction de nouvelles infrastructures.

Les interventions porteront sur la régénération de la voie ferrée, la création ou l'amélioration de points de croisement et de voies d'évitement, et la modernisation de la signalisation. Ces opérations permettront d'offrir un service performant et fiable entre les Alpes du sud, les littoraux provençal et azuréen et la ligne TGV Paris-Lyon-Marseille, notamment grâce à un temps de parcours de 3h40 pour deux allers-retours quotidiens entre Marseille et Briançon, tout en préservant les dessertes des gares de l'axe Aix-Gap-Briançon.

Les opérations programmées, notamment sur les branches Grenoble (L 905 Nord : Lus-la-Croix-Haute - Aspres-sur-Buëch), Valence (L 912 : Beaurières - Aspres-sur-Buëch), Briançon (L 915 : Veynes - Briançon), Aix-en-Provence (L 905 Sud : Aix-en-Provence - Veynes) et la section de raccordement des branches (Aspres-sur-Buëch - Veynes), sont essentielles pour garantir la pérennité des dessertes et améliorer les temps de parcours sur l'ensemble de l'étoile de Veynes.

Par ailleurs, des améliorations des sites de maintenance et de remisage du matériel roulant sont prévues par la Région pour accueillir les trains supplémentaires nécessaires et ne font pas partie du présent contrat de plan.

- **Aménagement des gares**

Les jeux olympiques et paralympiques doivent être exemplaires en matière d'accessibilité pour tous les publics. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit également être renforcée, tant pour les infrastructures que pour le matériel roulant, avec des travaux d'aménagement prévus dans les gares. Les gares de Gap à Briançon, et notamment la gare de Gap, bénéficieront de ces améliorations de l'accessibilité, mais aussi de réaménagements de voirie et de parvis pour améliorer et sécuriser la complémentarité car-trains.

Coni-Vintimille - Régénération de la ligne et amélioration des performances

Il s'agit d'améliorer la performance de la ligne (fiabilité, temps de parcours) en évitant la pose de nouveaux ralentissements et de lever certains ralentissements actuels mis en place pour des raisons de sécurité. L'état de cette infrastructure a conduit à réaliser des travaux de rénovation, mais des études puis des travaux complémentaires s'avèrent nécessaires. Suivant les sections il s'agit de renouveler les rails, les traverses, le ballast, de conforter des tunnels, des ouvrages d'art, des ouvrages en terre.

Mise en accessibilité des gares

Il s'agit, par des travaux d'aménagement (rehausse des quais, pose d'ascenseurs et de passerelles, modernisation de l'éclairage...) de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) le périmètre « quai » des gares régionales et notamment celles de :

- La Trinité
- Menton
- Miramas
- Orange
- Saint-Laurent-du-Var
- Villefranche-sur-Mer

Allongement des quais (études et travaux)

Il s'agit, par des travaux d'allongement et de rehausse des quais des gares, d'y permettre l'arrêt de trains longs transportant plus de voyageurs en toute sécurité et d'améliorer le confort d'usage par une mise en conformité des quais pour les personnes à mobilité réduite PMR. Il s'agit notamment des gares suivantes :

- La Garde
- Mandelieu
- Saint-Chamas
- Montfavet
- Cuers
- Le Thor
- Puget
- Sollies-Pont
- Ollioules-Sanary
- Meyrargues
- Courthézon
- Saint-Martin-de-Crau
- Saint-Saturnin-lès-Avignon
- Morières-lès-Avignon
- Cassis

Raccordement de Mourepiane

Le raccordement ferroviaire de Mourepiane doit permettre de raccorder le réseau ferré portuaire au réseau ferré national (voies littorales entre Arenc et l'Estaque) au niveau du quartier de St André. Il s'agit pour l'État de contribuer au financement de ce projet, en complément des financements prévus avec les partenaires financiers sur le volet fret ferroviaire.

Ligne des chemins de fer de Provence

Les travaux envisagés comprennent :

- Le remplacement de la signalisation ferroviaire du bas de la ligne : l'objectif est de la rendre plus performante en termes de souplesse d'exploitation, afin de faciliter le cadencement des trains et la fiabilité du service

- Le confortement des berges dégradées le long de la voie dans les Alpes de Haute Provence et les Alpes Maritimes par la pose de protections hydrauliques
- La rénovation d'ouvrages d'art, en particulier celle des ouvrages métalliques avec leur remise en peinture.

Tableau des opérations du volet « Ferroviaire Voyageurs » de la mesure 1

Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part État	Part Région	Reste à financer
Services Express Régionaux et Métropolitains de l'aire avignonnaise Études	7,00	3,50	1,75	1,75
Services Express Régionaux et Métropolitains des aires toulonnaise et azuréeenne Études	7,00	3,50	1,75	1,75
Services Express Régionaux et Métropolitains hors Métropole Aix-Marseille-Provence PEM et infrastructures (premières réalisations)	49,50	14,17	14,17	21,16
Services Express Régionaux et Métropolitains de la Métropole Aix-Marseille-Provence	129,00	43,00	43,00	43,00
<i>Études multimodales générales dont la liaison Aix-Hub de Vitrolles</i>	<i>7,50</i>	<i>2,50</i>	<i>2,50</i>	<i>2,50</i>
<i>Liaison ferroviaire Aix-Marseille : amélioration du temps de parcours et halte ferroviaire de Plan de Campagne</i>	<i>20,00</i>	<i>7,50</i>	<i>7,50</i>	<i>5,00</i>
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : amélioration de la performance</i>	<i>6,50</i>	<i>2,17</i>	<i>2,17</i>	<i>2,16</i>
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : travaux de régénération</i>	<i>48,00</i>	<i>11,92</i>	<i>17,20</i>	<i>18,88</i>
<i>Pôles d'échanges multimodaux ferroviaires</i>	<i>17,00</i>	<i>5,67</i>	<i>5,67</i>	<i>5,66</i>
<i>Pôle d'échanges multimodaux autoroutiers sur le RRN non concédé (A 51, A 7, A 55)</i>	<i>30,00</i>	<i>13,24</i>	<i>7,96</i>	<i>8,80</i>
Électrification partielle pour la recharge de trains à batteries	20,00	6,67	6,67	6,66
Amélioration de la desserte des Alpes du Sud en vue des JOP 2030	342,00	150,50	150,50	41,00
<i>Régénération des 4 branches de l'étoile de Veynes (y compris travaux d'urgence) Réseau ligne de desserte fine du territoire</i>	<i>258,50</i>	<i>117,00</i>	<i>115,50</i>	<i>26,00</i>
<i>Régénération de la section Gap-Veynes Réseau structurant</i>	<i>15,00</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>15,00</i>
<i>Développement (réouverture de deux points de croisement, modernisation signalisation)</i>	<i>54,00</i>	<i>27,00</i>	<i>27,00</i>	<i>-</i>
<i>Aménagement des gares (accessibilité des quais pour TET et/ou TER à Gap et autres)</i>	<i>14,50</i>	<i>6,50</i>	<i>8,00</i>	<i>-</i>
Coni-Vintimille Régénération et amélioration des performances	56,06	13,85	11,64	30,57
Accessibilité des gares	48,80	12,35	27,30	9,15
Allongement des quais	50,00	-	35,00	15,00
Raccordement de Mourepiane	2,50	2,50	-	-
Chemin de fer de Provence	20,58	-	20,58	-
Total « ferroviaire voyageurs »	732,44	250,04	312,36	170,04

VOLET « Ferroviaire Fret »

- **Études générales**

Cette mesure vise à réaliser des études d'opportunité et de faisabilité pour sécuriser le développement des circulations fret, pour aider à la décision concernant la planification des terminaux multimodaux de transport combiné sur la ZIP de Fos-sur-Mer et l'aire avignonnaise et l'identification des sections et points du réseau ferré national à traiter dans la prochaine contractualisation.

- **Réhabilitation, modernisation et création d'installations terminales embranchées**

Le régime d'aide d'État relatif à la réhabilitation, la modernisation, l'extension et la création d'installations terminales embranchées (ITE) a été reconduit. La région compte 47 ITE actives en 2023 pour 64 actives en 2014. Les projets ferroviaires structurants en cours (LNPCA, HPMV et CCR) interrogent la pertinence de maintenir des raccordements et des aiguilles ferroviaires non exploités desservant des ITE non actives.

Pour éviter le démantèlement non organisé de ces ITE, l'État et la Région définiront une vision stratégique des raccordements, des ITE et des voies de service stratégiques à enjeux à préserver et accompagneront les projets sur l'ITE portés par les industriels, les logisticiens.

Certains d'entre eux sont déjà pré-identifiés : Clésud, Ventillon, Elengy ainsi que ceux nécessaires au projet d'implantation industrielle du môle central du Grand Port Maritime de Marseille.

- **Réhabilitation et modernisation des lignes capillaires fret (Martigues - Lavéra, Meyrargues - Pertuis - Cheval Blanc)**

La région compte deux lignes capillaires fret, maillon ferroviaire entre le réseau ferré national et l'installation terminale embranchée sur les sites industriels et logistiques, nécessitant une régénération importante des voies et des ouvrages pour garantir la pérennité des circulations ferroviaires :

- La voie L 935 606 entre Martigues et Lavera desservant la ZIP de Lavera
- La voie L 923 entre Meyrargues - Pertuis - Cheval Blanc, tronçon permettant la liaison entre la vallée du Rhône et la ligne des Alpes

- **Développement de terminaux de transport combiné en Région**

La modernisation et le développement de la capacité des terminaux de transport combiné est une condition nécessaire au report modal ferroviaire. La précédente contractualisation a été marquée par le financement et la mise en service du Terminal Ouest Provence (TOP) au sein de la plateforme de transport combiné de Grans-Miramas. Plusieurs terminaux restent à développer, et notamment les quatre ci-dessous qui font l'objet d'une attention particulière dans la contractualisation actuelle :

L'extension de CLESUD terminal, situé dans la plateforme de transport combiné de Grans - Miramas (13)

Le terminal de transport combiné Clésud, ouvert en 2007, a été conçu pour accueillir 35 000 Unités de Transport Intermodal (U.T.I) / an. Ce volume atteint aujourd'hui 50 000 U.T.I /an. Le projet vise à doubler les capacités de traitement du chantier multimodal, à faciliter le traitement des remorques P400 et à traiter les trains de 850 m. Des études seront aussi menées pour la création d'un second accès ferré au site de Grans-Miramas et aux terminaux de Clésud Terminal et TOP.

La création d'un terminal de transport combiné dans la ZIP de Fos-sur Mer (13)

Les études techniques et économiques devront définir la localisation et la consistance de ce projet de terminal de transport combiné.

La création d'un terminal de transport combiné sur le port d'Arles (13)

Un terminal de transport combiné d'une capacité de 50 000 UTI est programmé sur le port d'Arles. Ce terminal améliore la connexion ferroviaire du port d'Arles et s'inscrit en complémentarité avec les terminaux de la ZIP de Fos sur Mer et d'Avignon.

L'augmentation des capacités de transport combiné dans le Vaucluse et le nord des Bouches-du-Rhône (84)

Le terminal de Champfleury (84) est en volume un des premiers sites de transport combiné français (rail/route, hors île-de-France). Il figure au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Avec 90 000 UTI traitées en 2019, il contribue à l'approvisionnement de l'agglomération avignonnaise et à l'économie locale en offrant des débouchés aux productions du Vaucluse (fruits et légumes, agroalimentaire) et du nord des Bouches-du-Rhône, en lien avec le MIN de Châteaurenard. Le chantier actuel est aujourd'hui saturé avec ses 9 voies courtes offrant près de 2800 m de voies utilisables pour la manutention. Des financements seront mobilisés pour l'implantation de nouvelles infrastructures de transport combiné pour soutenir la filière agricole et agroalimentaire locale et préserver sa distribution par un mode de transport durable.

- **Accès ferroviaire aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille**

Les crédits dédiés à cette mesure viseront à conduire les études et les travaux du faisceau fret d'Arlec (4 voies longues et une voie de 575 mètres) pour améliorer la desserte ferroviaire des bassins Est du GPMM à l'horizon de 2030, et à financer les mesures supplémentaires de réduction des nuisances sonores entre Saint-André et l'Estaque. Des études seront également conduites pour la réouverture à un horizon ultérieur, du raccordement de Mourepiane.

- **Développement de services d'autoroute ferroviaire et dégagement des gabarits**

Il n'y a pas de service d'autoroute ferroviaire au départ de la région. Cette mesure vise à consolider le marché potentiel captable pour développer des services d'autoroute ferroviaire et à accompagner les études techniques de dégagement de gabarit sur les tunnels des voies littorales entre Mourepiane et Arlec, à Marseille, et entre Marseille et Toulon par les autorités portuaires.

- **Gare de triage de Miramas – achèvement de la phase 1 du projet**

La zone de Miramas - Grans offre un positionnement stratégique pour le développement de la logistique de distribution régionale et une fonction de massification d'une partie des flux en provenance de Fos, Marseille et du Var. La première phase du programme de réhabilitation de la gare de triage, actée en 2021, présente des surcoûts à financer, objet de la présente mesure.

Tableau des opérations du volet « Fret ferroviaire » de la mesure 1

Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part État	Part Région	Reste à financer
Études générales	3,10	1,50	1,50	0,10
Réhabilitation, modernisation et création d'installations terminales embranchées	10,00	2,50	2,50	5,00
Réhabilitation et modernisation des lignes capillaires fret (Martigues - Lavéra, Meyrargues - Pertuis-Cheval Blanc)	2,50	1,25	1,25	0,00
Développement de terminaux de transport combiné en Région	60,00	12,72	10,23	37,05
Accès ferroviaire aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille	23,00	5,20	4,80	13,00
Développement de services d'autoroute ferroviaire et dégagement progressif du gabarit des tunnels	5,00	1,25	1,25	2,50
Gare de triage de Miramas - achèvement du projet	9,20	1,58	0,27	7,35
Total Fret ferroviaire	112,80	26,00	21,80	65,00

Mesure 2 – Transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante

Amélioration de la desserte routière de la zone industrialo portuaire de Fos – étang de Berre et du grand port maritime de Marseille

Dans l'objectif d'accompagner le développement industriel et la décarbonation de la zone, le protocole de financement des infrastructures de desserte routière de la zone industrialo-portuaire de Fos - étang de Berre et du grand port maritime de Marseille signé le 30 juin 2025 permet de parachever le plan de financement de la première tranche du contournement de Martigues-Port de Bouc et de réaliser des opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification de carrefours pour améliorer la desserte routière de la zone industrialo-portuaire. Ainsi, en complément du protocole de préfiguration du CPER du 1^{er} décembre 2023, l'État et la Région majorent leurs contributions au financement de ces projets à hauteur respectivement de 32,5 millions d'euros et de 15 millions d'euros.

• Contournement de Martigues-Port-de-Bouc tranche 1

La réalisation du contournement de Martigues-Port-de-Bouc, déclaré d'utilité publique en 2017, est destinée à répondre aux quatre objectifs suivants :

- Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 568 dans la traversée des zones urbanisées de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer et y favoriser le développement d'une offre de transport en commun à haut niveau de service,
- Améliorer la sécurité des usagers de la RN 568,
- Améliorer la desserte de la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer depuis l'agglomération de Marseille,
- Contribuer au développement socio-économique local (répondre aux besoins de développement des logements et équipements publics pour répondre à l'implantation de nouvelles entreprises) et préserver l'environnement.

Les études d'avant-projet sommaire sont achevées et celles de niveau projet se poursuivent. Les acquisitions foncières ont été largement engagées dans le cadre du CPER 2015-2020, prorogé jusqu'en 2022. L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale des travaux est prévue à l'automne 2025 avec l'objectif d'obtenir cette autorisation en 2026.

Deux tranches du projet de contournement de Martigues Port de Bouc ont été identifiées :

- la première tranche d'un coût de 167 millions d'euros pour la réalisation de la voie de contournement comportant l'aménagement des deux échangeurs en extrémité : le dispositif d'échange de Martigues Nord et l'échangeur des Salins à Fos-sur-Mer ;
- la deuxième tranche d'un coût de 32 millions d'euros pour la réalisation de l'échangeur central du Réveilla et la soulte de déclassement de la RN 568.

Cette deuxième tranche a vocation à être réalisée dans la continuité de la première tranche dans l'objectif d'une mise en service de la totalité de l'infrastructure au plus tôt. Son financement fera l'objet d'une contractualisation ultérieure. A défaut, la conception du projet devra être adaptée afin de garantir le bon fonctionnement de la voirie locale.

• Liaison Fos-Salon et opérations ponctuelles de sécurisation et fluidification des carrefours

Le projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence consiste à aménager une infrastructure routière s'appuyant largement sur la RN569, reliant les bassins ouest du GPMM à Fos-sur-Mer, à l'autoroute A54 au niveau de Salon-de-Provence. Ces aménagements permettront d'améliorer la

desserte du port de Fos-sur-Mer et les conditions de circulation entre les communes de Salon-de-Provence, Miramas, Grans, Istres et Fos-sur-Mer.

La poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique, puis de niveau projet, est inscrite au présent contrat de plan, à hauteur de 5 millions d'euros.

Les travaux ont vocation à être financés pour tout ou partie dans les contractualisations postérieures. Toutefois, la dynamique industrielle de la ZIP, associée à une croissance des emplois, nécessite de traiter de manière anticipée certains points durs de saturation actuelle ou future sur la zone, indépendamment du projet de liaison Fos – Salon.

Le groupe de travail « mobilité » de la démarche d'accompagnement de la réindustrialisation et la décarbonation de la ZIP de Fos – sur – Mer, a examiné différents projets, notamment la réalisation d'un shunt RN 568 / RD 268 au nord du giratoire de la Fossette, la dénivellation du carrefour de la Fossette, le réaménagement du carrefour de Toupiguière ou d'autres aménagements fonctionnels. Ces projets devront permettre une insertion facilitée des transports en commun ainsi qu'une prise en compte de leur performance. Une enveloppe de 17,5 millions d'euros est réservée pour financer ces travaux.

Amélioration de la desserte routière des Alpes du Sud en vue des JOP 2030

L'organisation des jeux olympiques et paralympiques (JOP) d'hiver 2030 dans les Alpes permet de compléter le programme d'investissements initialement prévu pour améliorer durablement les conditions d'accès routiers aux Alpes du Sud. Ainsi, en complément au protocole de préfiguration du CPER du 1^{er} décembre 2023, l'État et la Région apportent à ce programme une enveloppe de 45 millions d'euros chacun au titre des JOP 2030, qui permet de financer l'aménagement et la sécurisation du réseau routier national et des projets sur le réseau routier départemental des Hautes Alpes qui ne figuraient pas dans le protocole de préfiguration.

- **Rocade de Gap**

L'opération de la Rocade de Gap consiste à réaliser certaines des trois sections de la déviation de l'agglomération de Gap commençant à la RN 85 au Sud et reliant la RD 994 à l'Ouest (section sud), la RN 85 au Nord (Section Centre) et la RN 94 à l'Est (section Nord).

Les principaux objectifs de l'opération sont de :

- Dévier le trafic de transit et d'échanges du centre-ville
- Résoudre les problèmes de circulation interne à l'agglomération
- Améliorer la sécurité de la traversée du centre-ville
- Desservir et participer à la structuration des quartiers périphériques et des zones d'activités
- Renforcer les modes doux et les transports en commun

- **Amélioration des itinéraires Sisteron – Grenoble (RD 1075-RN 85), Grenoble Briançon (RD 1091) et Tallard – La Bâtie Neuve (RD 942)**

Ce programme vise à réaliser des aménagements de sécurité, d'amélioration de la résilience et de modernisation sur la RN 85, la RD 1075, la RD 942, et la RD 1091. Ces travaux ont pour objectif la sécurisation des traversées de communes, le traitement de carrefours, l'aménagement d'aires de services, la protection contre les risques naturels ou encore le confortement de berges et d'ouvrages d'art.

- **Aménagement de la traversée de la Roche de Rame**

L'opération consiste en un réaménagement de la RN 94 traversant le bourg de la Roche de Rame permettant de :

- Recalibrer la route notamment à l'endroit du resserrement à l'entrée nord du village,
- Sécuriser les cheminements piétons et vélos à travers le village,

- Contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants en intégrant l'aménagement routier dans un projet urbain.
- **Travaux de sécurisation de la RN 94 entre la Bâtie Neuve et Briançon**

L'État, direction interdépartementale des routes de Méditerranée (DIRMED), a engagé une démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) pour déterminer les aménagements de sécurité nécessaires et pertinents en termes de gain potentiel de sécurité sur l'itinéraire à réaliser sur la période 2025-2029.

Sans attendre les conclusions de cette démarche, la DIRMED a déjà identifié un certain nombre d'aménagements de sécurité au niveau de carrefours. Sous réserve des études et concertations ultérieures, ce programme d'actions pourrait notamment comporter les opérations suivantes :

- Carrefour RN94-RD11 - La Bâtie neuve
- Carrefour ZA Grande-île - Chorges
- Carrefour Saint-Michel - Chorges
- Carrefour ZA Guillermin - Saint-Crépin
- Passage de l'Étroit - L'Argentière la Bessée
- Carrefour ZA du Villaret - Saint-Martin de Queyrieres

Desserte de Digne (RN 85)

L'opération poursuit plusieurs objectifs :

- Fiabiliser les temps de parcours afin de désenclaver le chef-lieu de département,
- Renforcer la sécurité des usagers,
- Améliorer le cadre de vie des riverains des communes traversées par la RN 85
- Améliorer la prise en compte des mobilités actives (marche et vélo).

Sécurisation et mise au statut de route express de la RN296

L'opération de modernisation de la RN 296 contournant Aix et constituant un itinéraire principal entre Marseille et les Alpes s'articule selon 3 axes :

- Axe 1 : Mettre au statut « route express » la RN 296 en supprimant les accès afin d'améliorer la sécurité.
- Axe 2 : Mettre aux normes les bretelles de sortie et d'entrée de l'échangeur de Puyricard afin de sécuriser l'échangeur et de permettre au bus de l'emprunter.
- Axe 3 : Création d'une VRTC dans le sens descendant (Venelles → Aix) entre l'échangeur des platanes et l'échangeur de Puyricard.

Voies Réservées (transports collectifs, covoiturage)

Il s'agit notamment de poursuivre le programme de réalisation de voies réservées aux transports en commun dans l'agglomération d'Aix-Marseille, dont 40 kilomètres ont déjà été aménagés dans le cadre du CPER 2015-2020.

⇒ sur le Réseau Routier National (RRN) de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Les opérations prévues visent à développer des voies réservées pour les transports en commun et le covoiturage sur les axes suivants :

- L'A50 entre Marseille et Aubagne
- L'A7 entre Marseille et Vitrolles
- L'A51 entre les Pennes et Aix-en-Provence

⇒ sur l'ensemble des réseaux routiers de la région

La perspective de développement de VR2+ (voies réservées au covoiturage) et VRTC (voies réservées aux transports en commun) sur les réseaux routiers du territoire régional reste ouverte et dépendra du résultat des études d'opportunité et faisabilité conduites.

Carrefour de Bonpas

Le carrefour de Bonpas constitue un nœud routier à l'intersection des trafics issus de l'autoroute A7, des nationales RN7 et 129 en provenance d'Avignon, de la RD900 en provenance de Cavillon et Apt et de la RD7N en provenance des Bouches du Rhône. Sa configuration actuelle est inadaptée à l'importance des trafics, supérieurs à 10 000 véhicules jours pour chaque branche, ce qui engendre d'importantes perturbations aux heures de pointe très impactantes pour l'environnement et fortement pénalisantes pour les accès Est de l'agglomération d'Avignon en provenance et à destination de l'autoroute A7 et des territoires du Nord des Bouches du Rhône et au Sud-Est du Vaucluse. Il en résulte des reports de trafic sur des axes non dédiés à cet usage et un impact environnemental élevé.

En outre, cette situation ne permet pas de développer dans de bonnes conditions des offres de transports alternatives (parking relais, transports collectifs performants, voies cyclables...) et constitue un frein au développement d'une intermodalité performante.

La maîtrise d'ouvrage des travaux de reprise de ce carrefour est exercée par le Département de Vaucluse.

Achèvement des opérations engagées lors du précédent CPER

Il s'agit de mobiliser les financements nécessaires à l'achèvement des projets engagés lors du précédent CPER en cas de surcoût et d'aléas.

Etudes de requalification RN 113 à Arles

L'un des objectifs du projet de contournement autoroutier d'Arles est l'amélioration de la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 113 d'Arles. Outre la baisse de trafic dans le centre d'Arles avec les externalités positives associées (baisse de la pollution, du bruit, de la congestion), ce projet représente une opportunité pour la ville d'Arles d'aménagement de la RN 113 et ses abords en traversée d'Arles pouvant permettre la création de liaisons douces sécurisée et de fiabilisation des transports en commune.

Cette opération, qui représente une réelle amélioration du cadre de vie des arlésiens, sera rendue possible par la réalisation du contournement autoroutier d'Arles.

Études générales

Il s'agit du financement des études amont des projets avant leur déclaration d'utilité publique.

Tableau des opérations de la mesure 2

Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part Etat	Part Région	Reste à financer
Amélioration de la desserte routière de la zone industrialo-portuaire de Fos-Etang de Berre et du grand port maritime de Marseille	189,50	95,00	31,00	63,50
<i>Contournement Martigues-Port-de-Bouc tranche 1</i>	<i>167,00</i>	<i>87,00</i>	<i>25,00</i>	<i>55,00</i>
<i>Liaison Fos-Salon (études préalables et de projet)</i>	<i>5,00</i>	<i>2,50</i>	<i>1,00</i>	<i>1,50</i>
<i>Opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification de carrefours desservant la ZIP de Fos-sur-mer</i>	<i>17,50</i>	<i>5,50</i>	<i>5,00</i>	<i>7,00</i>
Amélioration de la desserte routière des Alpes du Sud en vue des JOP	175,00	52,30	55,00	67,70
<i>Rocade de Gap</i>	<i>39,00</i>	<i>13,00</i>	<i>13,00</i>	<i>13,00</i>
<i>Amélioration des itinéraires Sisteron – Grenoble (RD 1075-RN 85)</i>	<i>10,00</i>	<i>4,80</i>	<i>0,00</i>	<i>5,20</i>
<i>Aménagements sur la RD 1075 et les RD 1091 (itinéraire Grenoble-Briançon) et la RD 942 (Tallard - La Bâtie Neuve)</i>	<i>99,00</i>	<i>20,00</i>	<i>35,00</i>	<i>44,00</i>
<i>Aménagement de la traversée de la Roche de Rame</i>	<i>17,00</i>	<i>5,80</i>	<i>5,70</i>	<i>5,50</i>
<i>Travaux de sécurisation de la RN 94 entre la Bâtie Neuve et Briançon</i>	<i>10,00</i>	<i>8,70</i>	<i>1,30</i>	<i>0,00</i>
Desserte de Digne (RN 85)	18,90	7,56	6,36	4,98
Sécurisation et mise au statut de route express de la RN 296	2,00	1,33	0,00	0,67
Voies Réservées (transports collectifs, covoiturage)	55,00	10,00	15,00	30,00
Carrefour de Bonpas	42,00	5,00	7,50	29,50
Achèvement des opérations engagées lors du précédent CPER	10,00	5,00	0,00	5,00
Études de requalification RN 113 à Arles	1,50	0,60	0,30	0,60
Études générales	1,71	1,71	0,00	0,00
Total Mesure 2	495,61	178,50	115,16	201,95

Mesure 3 – Accélérer le développement du vélo avec un programme d’envergure d’accélération de la réalisation des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien et de finalisation du schéma régional des véloroutes et voies vertes

Cette mesure sera mobilisée par l’État et la Région pour :

- Aménager des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien
- Compléter la réalisation du schéma régional des véloroutes, à vocation touristique mais dont certains tronçons bénéficient aussi aux déplacements du quotidien

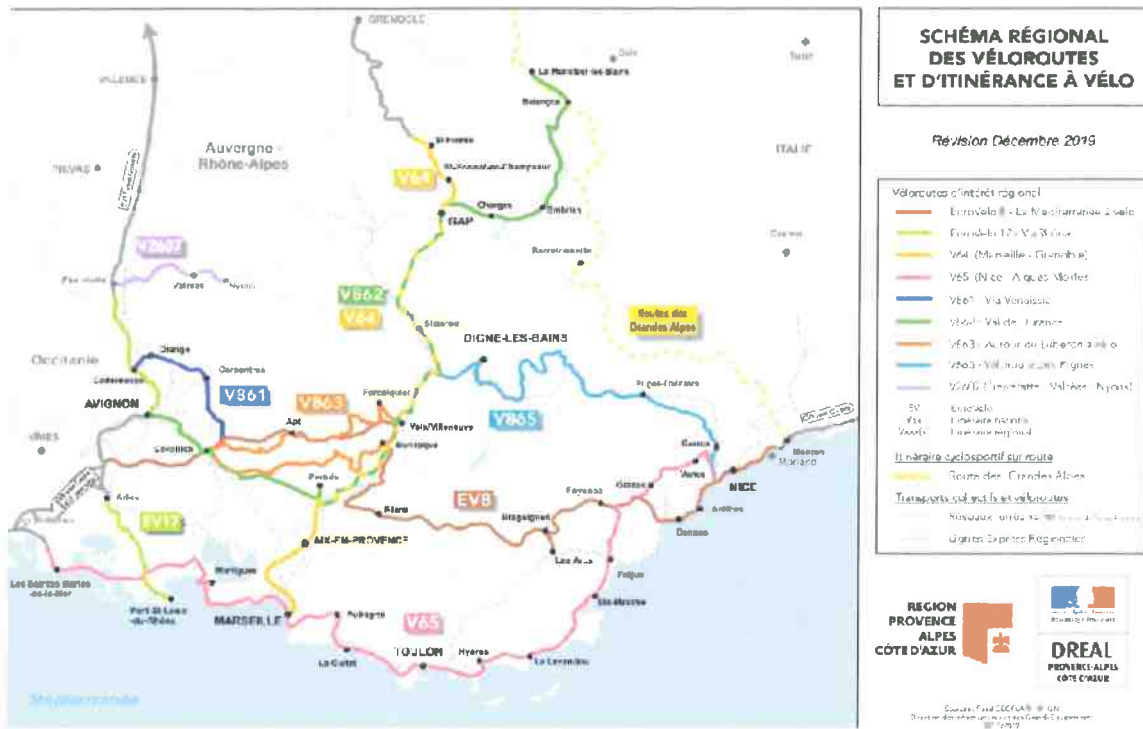


Tableau des opérations de la mesure 3

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part État	Part Région	Reste à financer
Programme d'accélération des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien et finalisation du schéma régional des véloroutes et voies vertes	90	10	30	50
TOTAL Mesure 3	90	10	30	50

Mesure 4 - Accélérer la transition écologique et énergétique du Grand port maritime de Marseille, l'accroissement de l'attractivité des zones industrialo-portuaires et l'évolution de la logistique vers la décarbonation

1. Transition écologique

• Connexion électrique des navires à quai – Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

La connexion électrique des navires est la solution la plus efficace pour réduire significativement la pollution atmosphérique et les émissions de GES en outre elle contribue à la réduction des nuisances sonores et des vibrations des moteurs des navires à quai. Par ailleurs, le programme prévoit la production d'énergies renouvelable par des centrales photovoltaïques énergie produite pour une autoconsommation à 100%. Le GPMM fait figure de port pionnier pour avoir installé dès 2017 des installations de connexion électrique en haute tension ce qui a permis de connecter 4 postes à quai au terminal Corse à Arenç puis 5 postes à quai au terminal international au Cap Janet.

Une nouvelle phase s'ouvre avec la réglementation européenne FUEL EU Et AFIIR qui impose qu'à compter du 1^{er} janvier 2030, les ports maritimes devront fournir un équipement permettant de connecter au moins 90 % des escales des navires à passagers et des porte-conteneurs, parallèlement les navires auront l'obligation de se connecter. L'ambition du GPMM est de s'inscrire dans une démarche exemplaire et volontariste pour toutes les activités portuaires y compris la connexion électrique des navires dans les formes de réparation navale.

Le CPER 23-27 a pour objectif de finaliser la première phase du programme de connexion électrique des navires à quai avec le projet de connexion électrique de deux paquebots de croisière en simultanée et le déploiement d'une deuxième phase comprenant la connexion des activités portuaires non massifiées (petite croisière au J4, les navires en réparation navale dans les formes 8, 9, 10, les navires rouliers au Terminal Pinède, les porte-conteneurs à Mourepiane) et la poursuite de la connexion d'un 3^{ème} grand navire de croisière au Terminal croisière Provence Cruise Terminal.

• Report modal ferroviaire – Bassins Ouest du GPMM

Finalisation de la modernisation ferroviaire du môle Graveleau conformément au programme initial

La modernisation ferroviaire du môle Graveleau est une opération inscrite au précédent CPER, qui a été phasée au regard de l'augmentation significative du coût (contrainte technique de résistance des sols non anticipée à intégrer dans le programme + découverte de poche de gaz + évolution des conditions économiques). Il s'agit de poursuivre cette opération conformément au programme initial. Il est attendu une mise en service des premiers équipements à l'échéance du CPER. Ces aménagements, réalisés sur des espaces totalement artificialisés, visent à augmenter la capacité et à améliorer la production des faisceaux de manutention sur les terminaux à conteneur et sur le faisceau de réception de Graveleau.

Déploiement d'un smart gate ferroviaire

Le déploiement d'un smart gate ferroviaire vise la digitalisation des accès au réseau ferré portuaire. Ce dispositif permettra de mesurer en temps réel l'occupation des voies et capter l'information sur les trains au passage, pour une gestion dynamique des voies, optimisant les manœuvres ferroviaires.

Étude d'opportunité et faisabilité

Des études pour accompagner le développement ferroviaire (amélioration de la desserte de Graveleau par la création d'un nouveau faisceau de réception à Graveleau, étude sur la localisation optimale d'une plateforme intermodale dans la ZIP et notamment au Ventillon...) seront conduites pour préparer la contractualisation suivante.

• Report modal ferroviaire – Bassins Est du GPMM

Ces aménagements, dont la première phase a été inscrite dans le CPER précédent, participent à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille, au maintien d'un terminal de transport combiné dans la ville de Marseille tout en mutualisant les flux portuaires et les flux du territoire, dimensionné au juste besoin.

Pour viser un projet à impact le plus réduit possible sur son environnement urbain, les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et GPMM et les partenaires cofinanceurs du projet ont décidé des mesures pour réduire les incidences acoustiques et atmosphériques du projet, au-delà des exigences réglementaires.

- **Adaptation au changement climatique**

Dans les bassins ouest du GPMM, la flèche de la Gracieuse est la digue naturelle qui protège le golfe de Fos sur Mer, y permettant le développement des activités portuaires et anthropiques. Elle est soumise à des phénomènes d'érosion du cordon dunaire et d'accrétion sédimentaire et sableuse en bout de flèche impactant le chenal d'accès des navires, nécessitant des travaux d'entretien réguliers importants et interrogeant à long terme la pérennité des fonctions portuaires et anthropiques.

L'objectif est de pérenniser la flèche de la Gracieuse à long terme grâce à une solution fondée sur la nature nécessitant peu d'entretien et permettant de conserver son état naturel, les enjeux écologiques en présence, de lutter contre le changement climatique et de maîtriser l'évolution du trait de côté. Les études techniques et réglementaires pour l'obtention de l'autorisation environnementale sont inscrites. Les travaux ne sont pas programmés en intégralité et pourraient se poursuivre dans la prochaine contractualisation.

- **Intégration territoriale et urbaine des bassins Est du GPMM**

Les bassins Est sont étroitement imbriqués avec les quartiers de la façade maritime nord de Marseille. Le processus de dialogue Ville-Port vise une cohabitation équilibrée des activités portuaires et économiques en conduisant des réflexions sur l'organisation des flux poids lourds et leur stationnement dans la ville, sur l'aménagement urbain qualitatif de la lisière entre la ville et le port et sur des projets urbano-portuaires dans la section sud (projet Grande Joliette) et nord (projet Grande Estaque).

2. Activités maritimes

- **Développement des terminaux marchandises - Bassins Est du GPMM**

Poursuite du confortement du quai maritime de Med Europe Terminal

Ce projet consiste en des travaux de réhabilitation et de confortement de 320 ml de quai dans la continuité des 600 ml confortés dans le cadre du précédent CPER, qui s'articulent avec les aménagements ferroviaires.

- **Développement de la filière conteneur - Bassins Ouest du GPMM - aménagement/extension terminaux**

Amélioration des capacités d'amarrage sur Fos 2 XL

Ces travaux s'inscrivent dans le programme d'amélioration continue de l'exploitation des terminaux à conteneur Fos 2XL.

Extension du terminal à conteneur vers le nord (3XL)

Cette opération est l'opération structurante sur le môle Graveleau, qui visent à augmenter la capacité en infrastructures maritimes et en espaces aménagés pour le stockage des marchandises, à accroître la part modale fluviale en proposant des aménagements pour réduire les conflits d'usage avec les navires maritimes, et à offrir la possibilité d'accueil de trafic tiers en complément du trafic conteneur. Les études techniques et réglementaires seront réalisées et des travaux préalables seront mis en œuvre sur la période de la contractualisation.

Amélioration des services de contrôle des marchandises portuaires

Pour conforter la compétitivité du port, le GPMM porte une opération de construction d'un double hangar sur les terminaux à conteneur des bassins ouest, ayant vocation à être utilisé par le service des douanes, permettant ainsi d'augmenter le ciblage et le contrôle des conteneurs à risque et, par là même, améliorant la sécurité et la compétitivité du port.

- **Développement de la filière conteneur – Bassins Ouest du GPMM – aménagement foncier logistique et service**

Extension de la ZSP2

Cette opération vise à augmenter la capacité et à améliorer le niveau de service de l'activité stockage, de réparation et d'affrètement de conteneurs vides au bénéfice des compagnies maritimes, l'offre étant saturée sur le site de Graveleau et indispensable au bon fonctionnement de la chaîne logistique du conteneur maritime. Elle consiste à aménager environ 28 ha en intégrant la création d'un pôle de service pour les chauffeurs poids lourds et la création d'une installation terminale embranchée avec une cour ferroviaire de 5,5 ha pour accompagner le repositionnement des conteneurs vides par voie ferroviaire et offrir des services ferroviaires aux flux logistiques de Distriport (capacité de 2 trains AR / jour). Cette opération vise à fluidifier la gestion des flux et proposer des services aux transporteurs routiers et aux opérateurs maritimes.

Aménagement de la zone logistique Distriport 2 et de la voie routière de desserte depuis Port Saint Louis

Cette opération vise à augmenter l'offre de foncier logistique sur la ZIP de Fos sur Mer avec l'aménagement de 100 ha de foncier, en complément de l'aménagement de la zone logistique de la Feuillane. Le programme d'aménagement prévisionnel est la mise à niveau des dessertes routières (adaptation de la voirie existante, création d'une voie nouvelle et d'un pont pour la desserte de l'extension de la zone), la construction d'un embranchement ferroviaire commun sur lequel se raccorde chaque porteur de projet, la création des différents réseaux (pluvial, électricité et assainissement), la connexion à l'eau industrielle pour la défense incendie de la zone et la mise en place d'une piste cyclable reliant la zone à Port saint Louis et organisation paysagère. Seules les études techniques et réglementaires seront réalisées sur la période de la contractualisation.

3. Aménagements économiques

- **Aménagements du foncier portuaire du môle central (Bassins Ouest du GPMM)**

Aménagement pour de nouvelles filières énergétiques (hydrogène, décarbonation ...)

Cette opération vise l'aménagement de 130 ha du môle central pour accueillir trois industries en lien avec la décarbonation des activités industrielles existantes et la réindustrialisation : le projet de gigasusine de fabrication des panneaux photovoltaïques porté par Carbon, le projet de production d'hydrogène et autres produits verts utiles pour accompagner la transition énergétique portée par H2V Fos et le projet de production de DRI pour permettre la production d'acier vert porté par Gravithy. Ces trois projets sont en phase amont (concertation préalable achevée, processus d'instruction réglementaire engagé ou à venir). La décision des industriels de réaliser interviendra une fois les autorisations environnementales obtenues et les implications des investisseurs définies. Quelles que soient les suites, ce foncier a vocation à accueillir des industriels en lien avec la décarbonation et la réindustrialisation.

Cette opération se décline en aménagements routiers pour permettre la desserte des parcelles intégrant les accès secondaires de secours et en opérations de développement du réseau d'eau et d'électricité.

L'enveloppe inscrite au CPER permet la réalisation des études et quelques premiers travaux préalables. Le financement des travaux s'effectuera selon au titre vecteur.

Aménagement pour les projets innovants (Innovex Phase 2)

Cette opération poursuit l'aménagement du site d'Innovex sur 15,2 hectares dédiés à l'accueil de démonstrateurs et pilotes en lien avec l'innovation industrielle et la transition énergétique.

Aménagement pour la création d'une filière éolienne offshore

Cette opération consiste à aménager une parcelle de 80 ha avec un potentiel de linéaire de quai de 800 m, située à l'entrée de la darse 2 et un espace de stockage à flot de 40 à 50 ha au bout de darse 2. L'objectif est d'y développer à terme un espace dédié à la filière éolienne offshore. Cette opération accompagne le développement du site de Faraman à une échelle industrielle pour atteindre un parc d'une puissance de 250 MW en 2030.

4. Réhabilitation portuaire

- **Réhabilitation portuaire - GPMM**

Cette mesure vise à accompagner les projets de réhabilitation des infrastructures portuaires et de remise aux normes, mis en œuvre sans instruction administrative.

5. Logistique décarbonée

- **Aménagements au bénéfice de la décarbonation de la logistique**

La Région, dans le cadre de sa stratégie, souhaite conférer à la logistique un caractère plus durable en favorisant sa structuration ainsi que la collaboration entre les différents acteurs des territoires (ateliers régionaux de la logistique, bassins de mobilité). A ce titre, et en tenant compte des spécificités des territoires et des filières en présence, les actions recherchées porteront sur le report modal (modes massifiés fer et fleuve), la transition des flottes (y compris les modes d'avitaillement), les changements de pratiques des différents acteurs (mutualisation des ressources, optimisation des livraisons et des espaces logistiques), les réglementations des livraisons dont ZFE (simplification, harmonisation, diffusion), la logistique du dernier km (circuits courts, cyclo logistique, reverse).

La sécurisation de l'approvisionnement des différents territoires est également un enjeu pour la Région. Les mesures préventives pour garantir la robustesse des chaînes logistiques en cas d'aléas, ainsi que les mesures pour assurer l'approvisionnement quotidien de territoires excentrés seront appréciées.

Enfin, en accord avec les enjeux ZAN, la Région accompagnera la requalification des friches et délaissés, et encouragera la densification des ZAE.

Les modalités d'accompagnement des projets prendront la forme de subventions, d'Appels à projets Région-ADEME « Logistique décarbonée » ou encore de mise en réseau et de partage de bonnes pratiques dans le cadre des Ateliers régionaux de la logistique (échanges d'expériences, expérimentations/innovations, accompagnement au changement de pratiques).

Tableau des opérations de la mesure 4

Intitulé des opérations	Montant total M€	Part État M€	Part Région M€	Reste à financer M€
Transition écologique				
Connexion électrique des navires à quais - Grand Port maritime de Marseille (GPMM)	135,53	22,80	14,60	98,13
Report modal ferroviaire – Bassins Ouest (BO) du GPMM	20,30	6,10	3,40	10,80
Report modal ferroviaire – Bassins Est (BE) du GPMM	23,00	9,90	3,60	9,50
Adaptation au changement climatique	18,00	6,00	3,00	9,00
Intégration territoriale et urbaine – BE	2,00	0,50	0,00	1,50
Activités maritimes				
Développement des terminaux marchandises - BE	4,50	0,20	1,00	3,30
Développement de la filière conteneur – BO – aménagement / extension terminaux (yc contrôle portuaire)	19,00	3,60	3,00	12,40
Développement de la filière conteneur – BO – aménagement foncier logistique et service	30,00	4,90	1,50	23,60
Aménagements économiques				
Aménagement de 130 ha pour de nouvelles filières énergétiques (H2, décarb. ...) sur le môle central – BO	20,00	7,00	0,00	13,00
Aménagement d'une plateforme de 15 ha pour les projets innovants : Innovex Phase 2 – môle central – BO	6,70	2,20	0,00	4,50
Création d'une filière éolienne offshore – infrastructures pour mise en exploitation tranche 1 sur darse 2 mole central – BO	30,00	7,50	4,40	18,10
Réhabilitation portuaire				
Réhabilitation portuaire – BE et BO	32,30	3,30	0,00	29,00
Logistique décarbonée				
Aménagements en faveur de la décarbonation de la logistique	25,00	0,00	3,20	21,80
Total de la mesure 4	366,83	74,00	37,70	254,63

La Région mobilisera en complément une enveloppe de 2 M€ pour soutenir les projets de transition écologique des ports de Toulon et de Nice.

Mesure 5 - Adapter les infrastructures de transport au changement climatique

- **Résilience du système de transport au changement climatique**

La démarche régionale de résilience du système de transport au changement climatique se compose de 5 volets :

Volet 1 – diagnostic prospectif des risques physiques

Volet 2 – diagnostic prospectif des risques de transition et juridique

Volet 3 – diagnostic des risques liés au système de transport non régional

Volet 4 – diagnostic actuel de l'exposition au système de transport

Volet 5 – évaluation et mise en résilience des services de transport Zou !

La première catégorie de risques pesant sur le fonctionnement du système régional de transport est constituée des risques physiques pesant sur les infrastructures de transport. Ces risques augmentent en fréquence et en intensité avec le changement climatique et impactent de plus en plus les infrastructures. Il est dès lors crucial de se projeter dans le temps pour identifier dès maintenant les infrastructures les plus vulnérables et les adapter de manière préventive aux effets du changement climatique. C'est l'objet du volet 1 en cours de réalisation.

La finalité est d'établir une stratégie d'adaptation sur la base du diagnostic. Les gestionnaires pourront alors identifier différentes solutions d'adaptation pour répondre aux vulnérabilités, puis prioriser ces solutions à l'aide d'outils socio-économiques pour développer une stratégie d'adaptation. Un plan d'adaptation peut enfin être mis en place en définissant un calendrier de mise en œuvre des solutions, en suivant leur mise en œuvre, en identifiant les acteurs à mobiliser dans le cadre du plan, et en évaluant l'efficacité des mesures réalisées.

L'issue de cette étude sera donc un plan stratégique d'action qui n'est pas connu à ce jour mais qui devrait déboucher sur des travaux d'adaptation des infrastructures régionales au regard du changement climatique.

Le montant prévu servira à financer ces actions qui ne sont à ce jour pas encore identifiées.

- **Travaux de résilience de la RN 94 entre la Bâtie Neuve et Briançon**

Par anticipation et dans la perspective des jeux olympiques et paralympiques 2030, des financements sont d'ores et déjà ciblés pour des travaux d'amélioration de la résilience aux aléas climatiques sur la RN 94. En effet, celle-ci constitue un itinéraire stratégique dans la mesure où il n'existe pas à certains endroits d'itinéraires alternatifs. Dans ces conditions, son rétablissement, après une coupure liée à un évènement naturel, devient à chaque fois un enjeu majeur d'accessibilité du territoire haut-alpin.

Un travail de diagnostic de vulnérabilité et de hiérarchisation des sites à traiter par l'État a conduit à retenir dans un premier temps 2 sites entre Gap et Briançon sur lesquels des études opérationnelles sont en cours : le site de Saint-Alban à Châteauroux-les-Alpes et le site de Rocher Baron à Saint-Martin-de-Queyrières. D'autres opérations seront également traitées en complément.

Tableau des opérations de la mesure 5
--

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part État	Part Région	Reste à financer
Résilience du système de transport au changement climatique	15	0	10	5
Travaux de résilience de la RN 94 entre la Bâtie Neuve et Briançon	15	10	5	0
TOTAL de la mesure 5	30	10	15	nd

Mesure 6 - Soutenir les projets de transports en commun urbains structurants

L'État et la Région disposent de cadres d'intervention propres qui permettent d'accompagner les projets de transport collectifs portés par les collectivités locales (appels à projets de l'État, contrats régionaux conclus avec les territoires). Ces projets sont financés hors CPER.

- **Ascenseurs valléens**

Afin de relier les fonds de vallées aux localités situées en zone de montagne ou aux stations de sports d'hiver, le développement des ascenseurs valléens peut constituer une réponse cohérente à la fois avec les objectifs de décarbonation des transports (réduction de la pollution sonore et atmosphérique, du trafic routier) mais aussi face aux événements climatiques pouvant impacter les réseaux routiers (éboulements, enneigement). Ce mode de transport peut prendre la forme d'une télécabine, d'un téléphérique ou encore d'un funiculaire qui raccourcit le temps de transport, tant des personnes que des marchandises.

Le montant prévu servira à financer ces projets qui ne sont, à ce jour, pas encore identifiées.

Tableau des opérations de la mesure 6

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part État M€	Part Région M€	Reste à financer M€
Ascenseurs valléens	5	3	2	0
TOTAL de la mesure 6	5	3	2	0

II. Gouvernance et évaluation du volet Mobilités 2023-2027

La complexité des enjeux et des projets de mobilité, la variété des territoires, les besoins de synergie entre les divers programmes avec des échelles multiples, l'importance des moyens financiers à allouer aux investissements comme au fonctionnement des services de transport/mobilité et le contexte de la planification écologique justifient de renforcer la coopération et la solidarité des territoires, pour permettre une approche globale et coordonnée des mobilités durables, afin que les actions portées par chaque collectivité rencontrent efficacement les usages d'aujourd'hui et de demain.

En matière de gouvernance

La Région s'engage à mettre en œuvre à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, les instruments de coordination prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités, en particulier les comités des partenaires associant représentants des usagers/habitants et des employeurs, les bassins de mobilité et les contrats opérationnels prévoyant a minima les conditions de coordination des offres des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

En matière d'évaluation

Les indicateurs de suivi du volet mobilité de CPER sont en cours de construction dans une démarche partenariale pilotée par l'État et la Région dans le cadre de la planification écologique. L'Observatoire Régional des Transports a un rôle déterminant dans cette construction.

Les indicateurs qui seront utilisés répondront aux mesures du volet mobilité et seront construits en lien avec les leviers de la planification écologique. Les indicateurs retenus permettront de suivre la réalisation du CPER et de mesurer ses impacts. Une approche à l'échelle départementale sera développée.

III. Maquette financière du volet mobilités 2023-2027

Mesure	Montant à financer (M€)	Part État (M€)	Part Région (M€)	Autres financeurs (M€)
Mesure 1 : Ferroviaire	845,24	276,04	334,16	235,04
<i>Voyageurs</i>	<i>732,44</i>	<i>250,04</i>	<i>312,36</i>	<i>170,04</i>
<i>Fret</i>	<i>112,80</i>	<i>26,00</i>	<i>21,80</i>	<i>65,00</i>
Mesure 2 : Routes	495,61	178,50	115,16	201,95
Mesure 3 : Vélo	90,00	10,00	30,00	50,00
Mesure 4 : Portuaire	366,33	74,00	37,70	254,63
Mesure 5 : Résilience du système de transport au changement climatique	30,00	10,00	15,00	5,00
Mesure 6 : Transports en commun structurants – Ascenseurs valléens	5,00	3,00	2,00	-
TOTAL	1832,18	551,54	534,02	746,62

IV. Actualisation de la maquette financière du CPER 2021-2027

	Contractualisé (en €)		
	État	Région	État + Région
P1 : Adaptation du territoire à la transition climatique, énergétique et environnementale	798 850 000	781 360 000	1 580 210
<i>Axe 1 : Transition environnementale</i>	<i>156 540 000</i>	<i>156 540 000</i>	<i>313 080 000</i>
Transition climatique	11 000 000	18 000 000	29 000 000
Transition énergétique	43 400 000	47 000 000	90 400 000
Transition écologique	79 940 000	58 540 000	138 480 000
Economie circulaire et déchets	22 200 000	25 000 000	47 200 000
Ingénierie territoriale		8 000 000	8 000 000
<i>Axe 2 : Mobilités 2021-2027</i>	<i>90 770 000</i>	<i>90 800 000</i>	<i>181 570 000</i>
Axe 3 : Mobilités 2023-2027	551 540 000	534 020 000	1 085 560 000
Ferroviaire - Voyageurs	250 040 000	312 360 000	562 400 000
Ferroviaire - FRET	26 000 000	21 800 000	47 800 000
Route	178 500 000	115 160 000	293 660 000
Vélo	10 000 000	30 000 000	40 000 000
Portuaire	74 000 000	37 700 000	111 700 000
Adaptation au changement climatique	10 000 000	15 000 000	25 000 000
Ascenseurs valléens	3 000 000	2 000 000	5 000 000
P2 : Equilibre et solidarité des territoires	223 800 000	223 800 000	447 600 000
P3 : Enseignement supérieur et recherche	96 670 000	96 670 000	193 340 000
Enseignement supérieur	83 670 000	58 000 000	141 670 000
Recherche et innovation	13 000 000	38 670 000	51 670 000
P5 : Tourisme	530 000	530 000	1 060 000
P6 : Culture	26 000 000	26 000 000	52 000 000
P7 : Développement économique	5 080 000	5 100 000	10 180 000
Maintenir et diversifier le tissu industriel		3 000 000	
Décarboner le tissu industriel		2 100 000	
P8 : Formation professionnelle - Egalité Homme/Femme	12 039 000	12 040 000	24 079 000
Disposer d'une meilleure connaissance des enjeux du territoire et des besoins des entreprises	10 989 000	10 990 000	21 979 000
Favoriser l'égalité professionnelle	1 050 000	1 050 000	2 100 000
P9 : Volet métropolitain	75 530 000	75 530 000	151 060 000
P12 : Tempête Alex	170 000 000	137 100 000	307 100 000
TOTAL	1 408 499 000	1 358 130 000	2 766 629 000

V. Actualisation de la maquette financière du Contrat d'avenir 2021-2027

Priorité du contrat	Réalisation (en euros)			Contractualisés (en euros)			Valorisés (en euros)		
	Etat	Région	Total	Etat	Région	Total	Etat	Région	Total
P1 : TEE	98 300 000	98 300 000	196 600 000	156 540 000	156 540 000	313 080 000	10 000 000	10 000 000	20 000 000
P1 : Mobilités 21-22	335 450 000	535 830 000	871 280 000	90 770 000	90 800 000	181 570 000	39 500 000	39 500 000	79 000 000
P1 : Mobilités 23-27 (avec JOP)				551 540 000	534 020 000	1 085 560 000			
P2 : Equilibre et solidarités des territoires	96 100 000	96 100 000	192 200 000	223 800 000	223 800 000	447 600 000	33 900 000	33 900 000	67 800 000
P3 : ESR, Innovation, éducation	17 600 000	17 600 000	35 200 000	96 670 000	96 670 000	193 340 000	179 100 000	179 100 000	358 200 000
P4 : Santé	138 080 000	16 000 000	154 080 000				170 400 000	125 000 000	295 400 000
P5 : Tourisme				530 000	530 000	1 060 000	73 500 000	73 500 000	147 000 000
P6 : Culture	20 800 000	20 800 000	41 600 000	26 000 000	26 000 000	52 000 000			
P7 : Développement économique	22 600 000	22 600 000	45 200 000	5 080 000	5 100 000	10 180 000	15 000 000	15 000 000	30 000 000
P8 : Formation professionnelle et égalité hommes-femmes	90 000 000	90 000 000	180 000 000	12 039 000	12 040 000	24 079 000	314 000 000	314 000 000	628 000 000
P9 : Volet métropolitain	24 500 000	24 500 000	49 000 000	75 530 000	75 530 000	151 060 000	33 131 000	33 131 000	66 262 000
P12 : Reconstruction des vallées maralpines				170 000 000	137 100 000	307 100 000			
TOTAL	843 430 000	921 730 000	1 765 160 000	1 408 499 000	1 358 130 000	2 766 629 000	888 531 000	823 131 000	1 691 662 000
TOTAL Etat	3 120 460 000								
TOTAL Région	3 102 991 000								
TOTAL Etat + Région	6 223 451 000								

Fait à Marseille, le 28 octobre 2025.....en deux exemplaires

Pour l'État,



Georges-François LECLERC
préfet de région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur,



Renaud MUSELIER
président