

Projet

Avenant n°1 au CPER 2021-2027 relatif au volet mobilités 2023-2027

Préambule

Le Contrat de Plan État Région (CPER) est un instrument majeur de planification des investissements structurants, il détermine les priorités et axes d'intervention de l'État et la Région pour le territoire régional.

Le CPER 2021-2027 a été signé le 25 février 2022 par l'État et la Région Provence-Alpes Côte d'Azur après avoir fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale le 9 décembre 2021. Il ne comprenait pas de volet mobilité en tant que tel mais venait proroger de deux ans le volet mobilité du CPER 2015-2020, afin d'attendre l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et les résultats des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures.

Le CPER 2021-2027 énonçait d'ores et déjà les orientations stratégiques partagées sur les grandes priorités en matière d'infrastructures et de mobilités actives et durables devant bénéficier des financements du futur volet Mobilité :

- Mobilité active et durable
 - Rattraper le retard pour le développement du vélo et des modes actifs
 - Accompagner les projets de transports en sites propres des Autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre d'appels à projets
 - Développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité
 - Favoriser l'accélération de la décarbonation et du verdissement du parc de véhicules routiers
 - Investir pour augmenter les capacités de fret ferroviaire et reconquérir des parts de marché
 - Investir pour moderniser les ports fluviaux et accroître les parts de marché du fret fluvial
- Infrastructures
 - Améliorer le réseau ferroviaire pour répondre aux défis environnementaux et conforter l'attractivité de la région
 - Optimiser le réseau routier existant pour réussir la transition écologique
 - Améliorer la compétitivité portuaire et soutenir la transition énergétique des ports sur toute la façade régionale

Par courrier en date du 5 juin 2023, la Première Ministre a adressé au Préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur un mandat de négociation sur le volet Mobilités, tenant compte des orientations gouvernementales, s'appuyant notamment sur les travaux menés par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

Le projet d'avenant n°1 se base sur le « *protocole de préfiguration de l'avenant mobilités au CPER 2021-2027* » signé le 1^{er} décembre 2023 par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et paraphé par le Ministre délégué Clément BEAUNE. Ce projet est susceptible de connaître des modifications puisqu'il sera mis en concertation auprès des territoires courant 2024.

Ce protocole mentionne une part de 385 M€ chacun pour l'État et pour la Région avec un montant estimé de travaux et études de 1 462,9 M€.

Les axes stratégiques prioritaires autour desquels le présent projet d'avenant n°1 a été bâti sont les suivants :

1. Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire et développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité
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,
3. Accélérer le développement du vélo avec un programme d'envergure ;
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
5. Adapter les infrastructures de transport et les services de transport au changement climatique
6. Soutenir les projets de transports en commun urbains structurants
7. Renforcer la gouvernance des mobilités
8. Améliorer le suivi des politiques de mobilités

Ces axes sont déclinés dans le projet d'avenant en 6 mesures :

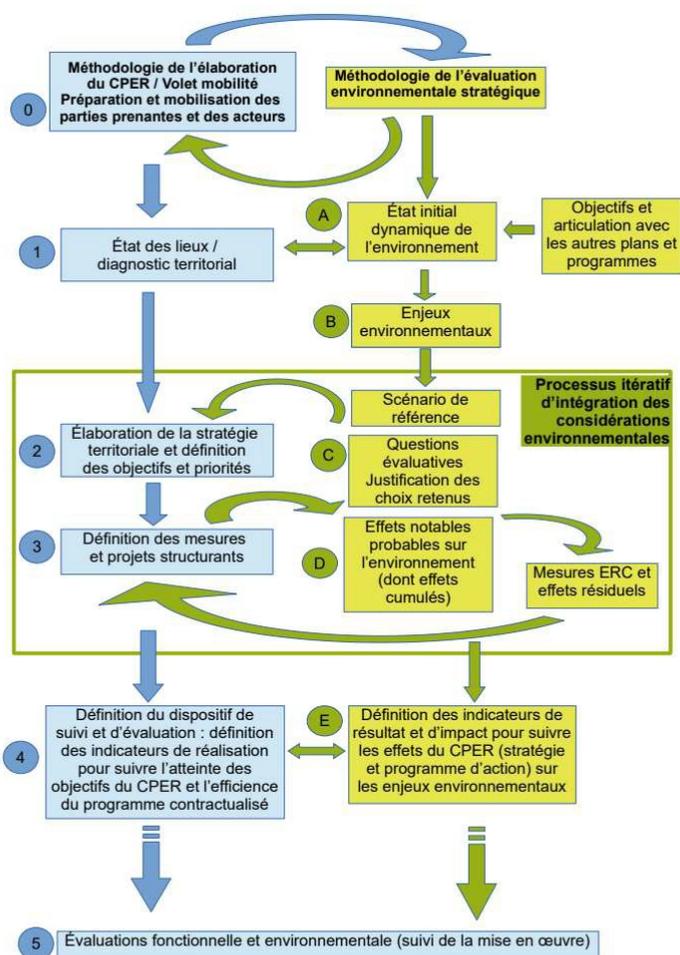
- **Mesure 1** : Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire, développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité et développer le fret ferroviaire
- **Mesure 2** – Transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports 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

Il s'agit de mobiliser de manière ambitieuse et collective plus d'un milliard et demi d'euros d'investissements pour améliorer et moderniser la mobilité de nos concitoyens et des marchandises.

L'élaboration du volet Mobilités 2023-2027 du CPER a donné lieu à une large concertation, sous l'égide des préfets de département, fin août/ début septembre 2023, avec les collectivités locales. Il fera l'objet d'une consultation des collectivités et EPCI de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, à partir du printemps 2024 afin de stabiliser le « reste à financer ».

Le volet mobilité a fait l'objet d'une mise à jour de l'évaluation environnementale stratégique du CPER 2021/2027. Ce processus itératif d'intégration des enjeux environnementaux a été mené en parallèle de cette dernière, avec la tenue de groupe de travail, de Comité Technique et de Comité de Pilotage, de près d'une quinzaine de réunion.

Pour rappel, la mise à jour de l'évaluation environnementale stratégique du CPER 2021/2027 par le présent projet du volet mobilité, est un processus itératif d'intégration des enjeux environnementaux dans l'élaboration du volet mobilité. Il a été mené en parallèle de cette dernière, avec la tenue de groupes de travail, de Comités Techniques et de Comités de Pilotage, de près d'une quinzaine de réunions.



Cette démarche de mise à jour de l'évaluation environnementale stratégique a permis de justifier de la programmation retenue pour le volet mobilité du CPER au regard des incidences sur l'environnement ainsi que sur l'ensemble des autres enjeux du territoire. Elle permettra en outre de faciliter la bonne information du public en garantissant la transparence sur la définition des enjeux et sur les choix opérés.

Pour information, en plus de cette approche structurante répondant directement aux enjeux de planification écologique à horizon moyen et long terme, s'ajoutera à terme la candidature des Alpes françaises, portée conjointement par les Comités Nationaux Olympique et Paralympique Français, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030. Cette candidature, soutenue par le Gouvernement, s'inscrit sous l'égide de la sobriété écologique. Dans ce cadre, les pouvoirs publics poursuivront l'objectif de minimiser les constructions d'infrastructures nouvelles et de ne les envisager qu'à la condition qu'elles constituent un héritage utile aux territoires et cohérentes avec les projets locaux. Il s'agit donc essentiellement de moderniser les infrastructures et équipements existants et d'en optimiser l'usage.

La programmation, en cas de décision positive en faveur de la candidature des Alpes françaises pour les JOP 2030, n'est pas stabilisée en lien avec l'Etat.

Les objectifs recherchés

Les opérations portées par le présent avenant n°1 du CPER, veilleront à être en cohérence globale notamment en ce qui concerne les priorités nationales en faveur de la décarbonation des mobilités des personnes et des marchandises, ainsi qu'à la prise en compte, des différents usages et de l'équilibre entre fret et voyageurs. Chaque investissement contractualisé s'inscrira dans au moins un des objectifs fixés par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) :

- Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou au pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain.
- Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains.
- Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants et les moins énergivores, tel que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation des modes alternatifs à un transport individuel pour les voyageurs et en facilitant les mutualisations de flux et de stocks propices à l'implantation d'hôtel (plateforme) de logistique urbaine reliés par voie ferroviaire, voie d'eau et d'espaces logistiques favorisant l'essor de la cyclologie.
- Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

Les mobilités durables – le fil conducteur

Le report modal constitue le fil directeur de cet avenant n°1 - volet mobilités du CPER Provence-Alpes-Côte d'Azur 2021 / 2027.

Les opérations favorables au report modal des personnes et des biens ont été retenues en priorité, en particulier en ce qui concerne le fer, le fret ferroviaire et les véloroutes. Tous les projets inscrits dans le cadre de cet avenant du CPER 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 du projet.

Un observatoire conjoint des mobilités avec l'ensemble des AOM pourra utilement être mis en place pour suivre des indicateurs, et en priorité l'évolution du report modal de la voiture vers les modes actifs, partagés et collectifs par territoire (et la baisse de trafic). C'est l'Observatoire Régional des Transports (ORT) qui sera à l'œuvre pour le suivi des indicateurs.

La planification écologique

Après un travail à l'échelle nationale piloté par le Secrétariat général à la planification écologique, une nouvelle étape est engagée dans chaque région, afin de faciliter l'appropriation des objectifs et de discuter, à l'échelle des bassins de vie, des leviers d'actions qui permettront collectivement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de préserver la biodiversité et de protéger les ressources naturelles.

Provence-Alpes-Côte d'Azur est devenu le 14 novembre 2022, **la 1ère région-pilote de la transition écologique en France**, par la signature du Protocole d'expérimentation entre l'État et la Région, initiative conjointe pour planifier la transition écologique en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce protocole constitue un acte de décentralisation, avec une méthodologie nouvelle, l'expérimentation. L'Europe, l'État et la Région investissent 30 milliards d'euros, dans les cinq années à venir, avec un budget régional 100 % dédié à la transition écologique.

Le 21 août 2023, l'État et la Région ont signé un protocole de mise en œuvre de la planification de la transition écologique pour une mobilité sobre et décarbonée en Provence - Alpes - Côte d'Azur. Les travaux entrepris dans le cadre de ce protocole avec la Région Provence Alpes Côte d'Azur, déjà très avancée dans ce défi climatique au travers

de son Plan climat et du SRADDET, auront vocation à nourrir la démarche de planification territorialisée que l'État lance avec l'ensemble des Régions.

Il s'agit ainsi de construire ensemble, dans le cadre de la mise en œuvre de ce protocole commun avec l'État, les acteurs publics et privés, les collectivités, entreprises, associations, qui portent aujourd'hui des dynamiques ou des actions de transition énergétique ou écologique, le plan de transformation énergétique et écologique de la région Provence - Alpes – Côte d'Azur, dont la planification écologique de la mobilité constitue une première étape.

Le protocole de planification écologique intègre 8 objectifs opérationnels prioritaires, dont celui d'une mobilité sobre et décarbonée, et doit permettre d'apporter des réponses concrètes et à la hauteur de l'urgence climatique.

Le 27 novembre 2023, la planification écologique s'est invitée en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, avec le lancement d'une « COP régionale » afin d'engager une discussion à l'échelle du territoire pour construire un plan d'actions cohérent et partagé. La mise en œuvre de ce plan est suivie et rapportée lors des COP annuelles.

Chaque COP mobilise, sous la co-animation du Préfet de région et du Président du conseil régional, tous les acteurs ~~exécutifs~~ de la région. Elle pourra aussi mobiliser, en particulier lors de la phase de débats, les parlementaires, les acteurs du monde économique (représentants des entreprises du secteur industriel et agricole, l'ensemble des organismes consulaires...) et les acteurs de la société civile (associations environnementales, association de consommateurs, jeunes...) dont l'implication dans cet exercice est essentielle.

Cette territorialisation de la planification est une nouvelle étape clé qui s'adapte à chaque territoire en définissant différents enjeux :

- Un enjeu d'intégration des spécificités de chaque territoire dans le plan national pour que les deux exercices (national et territorial) soient mis en cohérence et se nourrissent mutuellement
- Un enjeu d'harmonisation des démarches infra régionales existantes, en posant un cadre commun qui permet un dialogue articulé et une vision commune entre les différents acteurs territoriaux
- Un enjeu d'appropriation au niveau territorial de la nécessité de la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources et de l'impact spécifique à chaque territoire
- Un enjeu de mobilisation de l'ensemble des collectivités territoriales, mais aussi des entreprises et des citoyens, en vue d'un partage de l'effort équilibré
- Un objectif d'accélérer la mise en œuvre des actions qui relèvent des compétences des collectivités territoriales

Le CPER Provence Alpes Côte d'Azur 2021/2027 est un moyen de mettre en œuvre la planification écologique dans le cadre de la stratégie France nation verte. En effet le principe, filière par filière, territoire par territoire, est de fixer des objectifs, un calendrier et des moyens. **Le CPER Provence Alpes Côte d'Azur 2021/2027 est donc un outil de la planification écologique.** Il ne s'agit pas seulement d'aménager le territoire, mais de le préserver et de nous adapter collectivement.

Le soutien financier apporté par l'État et la Région à l'électrification des voies ferrées, des ports, notamment de Marseille et de Toulon, est un exemple saillant de cet effort conjoint. Le volet mobilités du CPER renforcera cette dynamique de décarbonation des transports notamment en favorisant le développement du transport ferroviaire, y compris le fret, les transports en commun et le vélo.

Pour l'État, le Fonds vert est un outil de la Planification Ecologique qui viendra compléter les crédits du CPER : il sera notamment mobilisé pour cofinancer des opérations inscrites au CPER (opérations CENAQ par ex) ou des actions complémentaires (aménagements cyclables dans les ZFE, actions concernant la mobilité rurale).

I – Les mesures du volet Mobilités du CPER 2021-2027

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

Le premier axe prioritaire de l'avenant n°1 « volet Mobilités » du CPER 2021-2027 porte sur le secteur ferroviaire.

Concernant le **volet voyageur ferroviaire**, le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), couplé à la modernisation de la signalisation (HPMV-Haute Performance Marseille Vintimille – ERTMS), dont le financement est assuré hors du Contrat de plan État-Région, constitue la colonne vertébrale du système ferroviaire.

Sur cette base, la régénération des lignes de desserte fine du territoire doit constituer une part importante des financements contractualisés dans l'avenant n°1 au CPER. Particulièrement fréquentées par rapport à la moyenne nationale, plusieurs lignes régionales doivent faire l'objet de financements, sous réserves de négociations ultérieures avec les autres collectivités concernées.

Il s'agit de la ligne de la Côte Bleue, des deux lignes Nice – Breil-sur-Roya et Coni-Vintimille et des quatre branches de l'« étoile de Veynes » dans les Alpes (vers Briançon, Grenoble, Valence et Aix-en-Provence).

Par ailleurs, la Région poursuivra les investissements indispensables sur le réseau des Chemins de fer de Provence pour offrir un service sûr et à la hauteur des attentes des usagers.

Des financements sont prévus pour des opérations de modernisation du réseau structurant pour améliorer la performance des lignes existantes.

Le présent avenant n°1 met en place une stratégie régionale relative au déploiement de 4 Services Express Régionaux Métropolitain (SERM). Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) représente une offre de services de transports de voyageurs diversifiée, mettant en avant une consolidation du transport ferroviaire tout en intégrant d'autres modalités de déplacement durable telles que les transports en commun en site propre (Tramways, BHNS, cars express...), les modes de déplacement doux (réseaux cyclables...), le covoiturage (lignes express...), et d'autres encore permettant au passage de réduire la place de la voiture dans les zones denses. Les initiatives de SERM doivent également inclure la gestion de l'intermodalité, notamment par le biais de la création ou de l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux (PEM), ainsi que par la mise en place de services d'information et de billetterie 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 initialement à la fois 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), les plans de mobilité, le Système d'Information Billetterie Régional (SIBR), et notamment sur la modernisation ferroviaire incluant le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA), le système de signalisation Européen de Gestion du Trafic Ferroviaire (ERTMS HPMV), et des 4 lots d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires.

A la suite de l'annonce du Président de la République en faveur des SERM et au regard de la loi du 27 décembre 2023, des financements sont prévus dans ce CPER pour mener les études nécessaires (multimodales...) pour la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP), ainsi que pour les aires avignonnaise, toulonnaise et azuréenne. Le financement de travaux est également inscrit afin de proposer de meilleurs services sur ces territoires. Une enveloppe d'environ 100 M€, partagée entre l'État et les collectivités territoriales, est prévue pour le SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP). Elle permettra notamment de financer la régénération et l'amélioration de la ligne de la Côte Bleue, des études relatives à la ligne Aix-en-Provence Hub de Vitrolles et l'amélioration de la performance de la ligne Aix-en-Provence Marseille.

L'État et la Région partagent l'importance de renforcer les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), pour favoriser le report modal et les modes alternatifs à la voiture individuelle.

En particulier sur les périmètres des SERM, il convient de développer en taille et en nombre les points d'accès aux réseaux, au regard des sauts d'offres que permettront les SERM. L'enjeu est d'accueillir dans des conditions attractives les augmentations de flux de voyageurs.

Les PEM sont les nœuds du système, au croisement des différents réseaux et des différents modes. Les gares ferroviaires apparaissent comme les nœuds les plus structurants. Les principales gares ont été aménagées au cours de la dernière décennie, mais il reste de nombreuses gares à améliorer, en les équipant d'abris vélos, de parkings de covoiturage et relais, d'équipements d'information voyageurs et d'intermodalité avec les transports collectifs urbains. Ces aménagements peuvent être l'occasion de moderniser les bâtiments (énergies renouvelables, co-working) et d'ajouter des équipements (bornes de recharge en électricité, GNV ou hydrogène).

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est déjà bien engagée mais le programme reste à poursuivre, ainsi que les allongements de quais dans la cadre de ce CPER.

Volet Ferroviaire Voyageur

Montant à financer : 541,4 M€ (soit 37,01 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 161,0 M€

Part prévisionnelle Région : 223,3 M€.

Le reste : autres cofinanceurs

Concernant le **volet Fret ferroviaire**, en cohérence et en application de la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (cf. décret du 18 mars 2022 en application de la loi Climat et résilience), des enveloppes significatives seront consacrées aux projets visant à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire. En la matière, les objectifs du protocole de développement du fret ferroviaire signé entre l'État et la Région en 2020 restent une référence, sa dimension partenariale sera étendue aux acteurs privés et publics afin de doubler la part modale du fret ferroviaire à horizon 2030, soit 18%. Il s'agit d'accompagner en particulier la dynamique du transport combiné longue distance, de fiabiliser la desserte ferroviaire du port de Marseille par le raccordement de Mourepiane et le faisceau d'Arenc, de finaliser la rénovation de la gare de triage de Miramas, de favoriser la création ou la rénovation des embranchements ferrés privés, de soutenir les projets pilotes de dessertes ferroviaires de proximité notamment pour la logistique urbaine et d'accompagner la mise au gabarit fret des ouvrages d'art (tunnels). En complément de l'infrastructure, une action complémentaire d'animation de l'écosystème et de mobilisation d'outils spécifiques est nécessaire pour développer la demande (cf. volet logistique décarbonée).

Volet Ferroviaire Fret

Montant à financer : 102,2 M€ (soit 6,99 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 26M€

Part prévisionnelle Région : 21,8 M€

Le reste : autres cofinanceurs

La part « Ferroviaire Voyageurs et Fret » représente 44,00 % de l'enveloppe globale du volet mobilité.

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

L'État et la Région souhaitent accélérer les programmes d'amélioration des infrastructures existantes au bénéfice des transports en commun et du covoiturage.

La principale mesure qui concourt à cette priorité est la poursuite du programme en faveur de l'aménagement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage (VRTC et VR2+) sur le réseau d'autoroutes de l'aire métropolitaine Aix-Marseille Provence (40 M€ dans le CPER 2015-2022). La Région soutiendra également des projets de même nature sur les réseaux départementaux et métropolitains.

Pour mémoire, les investissements réalisés dans le cadre des contrats de plan conclus entre l'État et les concessionnaires autoroutiers concourent également à cette priorité et sont à valoriser. Cela concerne en particulier les aires de covoiturage, les voies réservées aux transports en commun et les pôles d'échange connectés aux autoroutes.

Ces investissements sont cohérents avec la démarche de planification écologique initiée par les deux partenaires qui se sont accordés sur la nécessité de prioriser les projets favorisant le report modal ainsi que ceux appartenant à la contractualisation précédente, qu'il s'agit de finaliser dès lors qu'ils intègrent une dimension multimodale (opportunité pour l'amélioration des transports collectifs, création d'itinéraires cyclables, etc.).

S'agissant des projets de nouvelles infrastructures routières, les partenaires sont convenus que leur inscription au CPER se fera de manière très ciblée et en cohérence avec la planification écologique et les enjeux liés à la décarbonation et à la réindustrialisation.

Cette nouvelle orientation est un levier indispensable pour permettre aux habitants de la région de disposer de solutions de mobilité efficaces et moins carbonées, de limiter pour eux l'impact des hausses de la facture énergétique dans les prochaines années et de profiter de villes moins engorgées et plus apaisées.

Enfin, une attention forte est portée sur les territoires alpins. Ils présentent un réel dynamisme et possèdent un potentiel touristique élevé reposant sur un patrimoine culturel et naturel remarquables. Pour ces territoires qui ne seront pas dotés de grandes infrastructures routières, il reste nécessaire de poursuivre la modernisation de certains itinéraires alpins (RN85 « route Napoléon », RN94, RD1075). Cette modernisation permet d'améliorer la mobilité tous modes du quotidien au niveau des agglomérations – préfectures de Digne-les-Bains et de Gap, et des grands axes structurants, tout en rendant possible les itinéraires pour tous les modes de transports.

Volet Transformation Routière

Montant à financer : 338,1 M€ (soit 23,11 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 111,0 M€

Part prévisionnelle Région : 55,2 M€

Le reste : autres cofinanceurs

Mesure 3 – Accélérer le développement du vélo avec un programme d'envergure ;

Compte tenu des objectifs nationaux sur la part modale du vélo et des besoins importants du territoire régional, notamment en matière d'infrastructures cyclables pour la mobilité du quotidien, un programme ambitieux, comportant des investissements massifs doit être engagé par les collectivités avec un appui, dans la durée, de l'État et de la Région, ainsi que de l'Union Européenne.

La finalisation du schéma régional véloroutes et voies vertes reste une priorité. Ces itinéraires jouent en effet un rôle d'ossature maillant le territoire régional et desservent des zones à forts enjeux de déplacements. En complément et hors CPER, pour la mobilité du quotidien, l'État, dans le cadre d'appels à projets nationaux et la Région, dans le cadre de son « plan vélo accéléré », soutiendront la réalisation d'infrastructures cyclables notamment par la conversion d'infrastructures routières existantes, par l'offre de liaisons cyclables urbaines, interurbaines structurantes et les connexions vers les nœuds d'intermodalité (PEM, gares). Ils feront l'objet d'un accompagnement technique et financier coordonné entre l'État et la Région.

Volet Vélo

Montant à financer : 90,0 M€ (soit 6,15 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 10,0 M€ (Hors Appels à projets)

Part prévisionnelle Région : 30,0 M€

Le reste : autres cofinanceurs

Au-delà de cette contractualisation, l'État porte également une attention toute particulière au développement des modes doux au travers de différents dispositifs d'aides (appel à projet sur les continuités cyclables, fonds vert, ...).

Pour mémoire et en parallèle du présent volet mobilité du CPER Provence Alpes Côte d'Azur 2021 /2027 :

-La Région apporte également son soutien aux projets d'aménagements cyclables en milieu urbain et périurbain portés par les collectivités locales à l'échelle des territoires au travers des contrats « Nos Territoires d'Abord ».

-En septembre 2022, la Première Ministre a lancé Le plan vélo et marche 2023-2027 afin de redoubler d'effort et définitivement inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français. Il prend la suite du plan vélo et mobilités actives de 2018. Ce plan vélo et marche 2023-2027 poursuit trois ambitions principales :

1. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.
2. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.
3. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière.

Le choix de prendre son vélo pour se rendre au travail, ou accéder à des services et des activités doit devenir une réalité accessible pour le plus grand nombre de citoyens. Plusieurs mesures d'incitations fiscales à destination des entreprises y contribuent, les employeurs jouant un rôle clé dans l'usage du vélo.

Dans ce cadre du plan vélo et marche 2023 / 2027, des le premier Comité interministériel vélo et marche a pérennisé le dispositif d'appel à projets avec un montant de 1,25 milliards d'euros sur cinq ans pour aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire . .

L'État consacre 250 M€/an supplémentaires aux crédits CPER, aux aménagements cyclables au niveau national. Ces subventions sont octroyées selon deux dispositifs :

- un appel à projet annuel qui sélectionne des projets pour la mobilité du quotidien ;
- un appel à territoire annuel qui sélectionne une à trois collectivités dans chaque région pour subventionner pendant 6 ans ses aménagements cyclables, afin d'en faire une collectivité cyclable exemplaire.

Fort d'un réseau actuellement de 57 000 km, l'objectif est d'atteindre 80 000 km en 2027 et 100 000 km en 2030.

En 2023, l'État a retenu 16 projets pour 6,57M€ au titre de l'appel à projets annuel, et deux collectivités pour 5,12 M€ au titre de l'appel à territoires annuel.

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.

Dans le domaine portuaire, l'État et la Région partagent la priorité de la transition écologique et décarbonée des ports au travers du report modal ferroviaire, fluvial, des infrastructures de connexion électrique des navires à quai et de tout moyen visant à améliorer les performances environnementales des terminaux portuaires. Les deux partenaires soulignent la nécessité d'une meilleure intégration territoriale des ports et de réduction des externalités (pollution atmosphérique). Cette meilleure intégration passe par une attention particulière au fonctionnement en termes de mobilité de ces espaces industriels massifiés, en particulier en termes de desserte tous modes, et par la prise en compte des attentes des populations riveraines en matière de cadre de vie.

Les financements apportés permettront de soutenir les efforts de décarbonation du Grand Port Maritime de Marseille. L'interface fluvio-maritime du port de Fos sur Mer sera traitée dans le CPIER.

Concernant le Grand Port Maritime de Marseille, le soutien aux infrastructures en faveur du développement des trafics marchandises sera apporté en fonction des capacités existantes et des retombées pour le territoire en termes de développement économique et d'emploi. Sur la filière « vrac solides », la reconversion du terminal minéralier de Fos est un enjeu majeur en lien avec les industries du territoire métropolitain. Enfin, les infrastructures nécessaires au développement du trafic roulier sont à apprécier en fonction de la taille des navires à capter et de la localisation optimale (Bassins Est ou Bassins Ouest) pour la mise en place d'un terminal d'autoroute ferroviaire.

En lien avec les orientations d'aménagement de la ZIP de Fos et compte tenu de l'opportunité de valoriser le foncier économique portuaire, il s'agira aussi d'accompagner l'innovation et le développement des filières industrielles liées aux énergies renouvelables, à la chimie verte et aux projets d'économie circulaire en contribuant à la mise à niveau des infrastructures de dessertes routières, ferroviaire et fluviale.

Enfin, dans cet axe, une attention particulière sera portée à la logistique, notamment urbaine et reverse, sous la forme d'un soutien aux projets et expérimentations visant à en diminuer l'empreinte carbone. 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) et la logistique du dernier kilomètre (circuits courts, cyclo logistique, reverse-logistique) feront notamment partie des actions prioritairement soutenues.

Volet Portuaire

Montant à financer : 371,10 M€ (soit 25,37 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 74 M€

Part prévisionnelle Région : 37,70 M€ + 3,2 M€ sur le volet logistique décarbonée

Le reste : autres cofinanceurs

Mesure 5 - Adapter les infrastructures de transport au changement climatique.

L'ambition commune des partenaires est d'accompagner l'adaptation des différents réseaux au changement climatique, grâce à un diagnostic complet préalable. Concrètement, toute opération préventive connue ou issue de ce diagnostic serait à financer dans un objectif de résilience ; la poursuite du programme de sécurisation des itinéraires routiers dans les Alpes constitue une première brique de ce plan. La prise en compte de cette dimension dans les programmes d'adaptation des lignes ferroviaires (complémentaires aux opérations de régénération des petites lignes ferroviaires et de modernisation des itinéraires comme LNPCA) constitue la deuxième brique. Ce programme doit enfin permettre, à travers des études, de préparer une meilleure résilience des réseaux à long terme.

Les territoires ont connu ces dernières années un certain nombre d'évènements climatiques et géologiques qui ont fortement impacté leurs réseaux de transport et compromis, à plus ou moins longue échéance, l'accès à des territoires entiers (éboulement du tunnel du Chambon, glissement du pas de l'Ours, éboulement de la Rochaille, tempête Alex, et plus récemment tempête Aline, dans les Alpes Maritimes).

Ces évènements sont à relier plus ou moins directement aux effets du changement climatique et vont être de plus en plus fréquents, avec pour origine des aléas diversifiés (mouvement de terrain, retrait gonflement des argiles, précipitations, feux de forêt...) et de plus en plus intenses. Leur survenance a impliqué de mobiliser rapidement des moyens humains et financiers importants et ce sur une temporalité courte pour rétablir les réseaux coupés. Au-delà de sa capacité à faire face à l'urgence, il convient que le territoire mette en résilience son système de transport sur une temporalité plus longue, l'inaction coûtant plus cher que la prévention.

La Région a bien pris conscience de la situation de vulnérabilité dans laquelle se trouvent certains réseaux de transports. Elle a engagé en partenariat avec l'État des études d'analyse des risques physiques et des risques de transition pesant sur le système de transport régional. Ces études financées à hauteur de 50 % par l'État et la Région (pour un montant global estimé à plus d'1 M€), vont déboucher sur des plans d'actions territorialisés.

Ainsi, la Région a décidé de réserver une enveloppe financière conséquente (15 M€) pour décliner, indépendamment des interventions post sinistre, un programme d'actions favorisant la résilience des réseaux existants à l'échelle régionale. Ce programme d'actions est en cours de définition et pourra intégrer des travaux programmés en anticipation pour garantir la continuité des réseaux, notamment routiers. L'État contribuera à l'amélioration de la résilience des infrastructures de transport dans le cadre de programmes spécifiques, notamment à travers son plan national d'adaptation au changement climatique et à travers le programme national de modernisation du réseau routier doté de 200 millions d'euros.

Volet Résilience du système de transport au Changement climatique (Travaux)

Montant à financer : 15,0 M€ (soit 1,03 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 0 M€ (participation à travers le guichet unique transports et le CEREMA)

Part prévisionnelle Région : 15,0 M€

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

L'État et la Région sont attachés à soutenir financièrement les projets structurants des collectivités en matière de transport collectif urbain.

L'État accompagne ces projets dans le cadre d'appels à projets pour les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

La Région y contribue également dans le cadre des volets Mobilité de conventions pluriannuelles conclues à l'échelle des intercommunalités (Contrats Nos Territoires d'Abord).

Dans ces contrats, la Région considère en priorité les projets réduisant les capacités des réseaux routiers (conversion des voiries) et conditionne son financement à l'intégration d'aménagements favorables au report modal et aux modes actifs et de dispositions garantissant l'articulation du projet avec l'offre de service de transport régionale « ZOU ! ».

Ces contributions seront à valoriser dans le volet Mobilités du Contrat de plan 2021-2027.

Dans le cadre de l'appel à projets Transports en Commun en Site propre n°4 de 2020, l'État finance 11 projets dans la région, pour un montant de 116,5 M€ de subvention attribuée.

Volet Transports en commun urbains

Montant à financer : 15,0 M€

Part prévisionnelle État : Appels à projets nationaux

Part prévisionnelle Région : Financements contractualisés avec les territoires dans le cadre du prog. « Nos territoires d'abord »

Volet Ascenseurs valléens

Montant à financer : 5,0 M€ (soit 0,34 % de l'enveloppe globale)

Part prévisionnelle État : 3 M€

Part prévisionnelle Région : 2 M€

Opération à valoriser

Extrait mandat Première ministre du 5 juin 2023 :

« Les opérations et programmes financés par l'État selon d'autres modalités contractuelles (programmes centralisés, financement directs de l'AFITF, appel à projets, ..) devront figurer dans toute la mesure du possible dans le contrat au titre des opérations valorisées. »

« les opérations financées par l'AFITF par conventionnement direct, ..., ne sont pas contractualisées au sens budgétaire dans les CPER.. Elles ont vocation à y être mises en visibilité en tant qu'opérations valorisées .. »

L'État accompagne, au moyen des crédits de l'AFITF, la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). Le CPER 2015-2020 a permis le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique pour un montant cumulé (avec les précédents CPER) de 33 162 750€ de part Etat sur une assiette de 118 194 000€. Depuis 2021, l'AFITF finance les études AVP des phases 1 & 2 de LNPCA pour un montant de 15,1 M€ (AVP phase 1) et de 50,29 M€ (AVP phase 2).

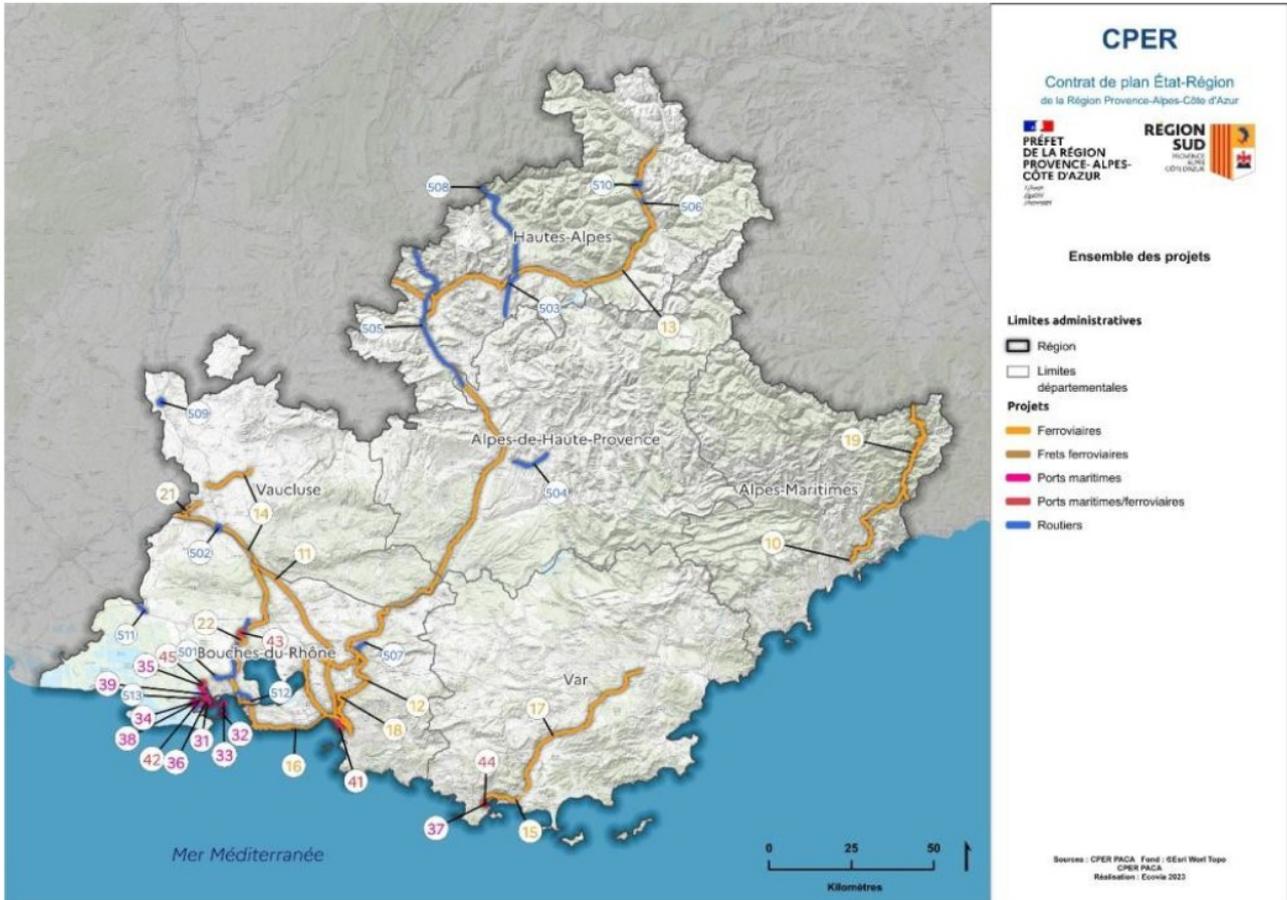
Le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) qui vise à déployer la nouvelle signalisation européenne ERTMS pour permettre une interopérabilité des circulations entre l'Italie et la France, ainsi qu'une augmentation de la capacité de la ligne, est également financé par l'AFITF. Les études PRO du lot 1 ont été pris en charge d'une part par le CPER (15 M€) et d'autre part par la Caisse des dépôts au titre du plan « France 2030 » (2 M€ sur 11M€, le complément de 9 M€ étant financé par l'Union européenne). Les travaux du lot 1 sont financés par l'État (116,42 M€), l'Union européenne (32,58 M€) et par le fonds de concours SNCF Réseau (103 M€).

II) Détail de l'avenant n°1 volet mobilité du CPER Provence Alpes Côte d'Azur 2021/2027

Les projets inclus dans le présent projet d'avenant n°1 volet mobilité du CPER Provence Alpes Côte d'Azur 2021/2027 sont nombreux et ont été choisis au regard :

- de la concertation mise en place
- de l'interactivité avec le processus d'élaboration de l'Évaluation Environnementale Stratégique

La liste des projets est déclinée ci-dessous par axe.



Légende :

Volet Ferroviaire (M1)

- 10 Régénération de la ligne Nice-Breil
- 19 Régénération de la ligne Coni-Vintimille
- 11 Prolongement du dispositif de signalisation ERTMS
- 12 SERM MAMP : étude pour réduire le temps de parcours
- 13 Modernisation de l'Etoile de Veynes
- 14 Electrification partielle : ligne de la Côte Bleue, Sorgues-Carpentras
SERM HORS Métropole AMP : études multimodales (Avignon, 15TMP)
- SERM MAMP : étude pour ouverture de la ligne aux voyageurs
- 16 Marseille-Gardanne-Aix-Rognac-Vitrolles-Marseille
Amélioration de sécurisation permettant le changement de voie
- 17 des trains (ERTMS)
- 18 Aménagement du PEM de Plan de Campagne
Extension du terminal de transport combiné d'Avignon –
- 21 Champfleury
- 22 Agrandissement de la gare de triage de Miramas

Volet portuaire (M4)

- GPMM : création d'infrastructures pour l'exploitation d'éoliennes
- 31 off-shore
GPMM : adaptation de la flèche de la gracieuse au changement
- 32 climatique
- 33 GPMM : valorisation du patrimoine
- 34 GPMM : extension de la ZSP n°2 (38Ha)
- 35 GPMM : aménagement d'une plateforme : Innovex Phase 2 (15ha)
GPMM : Amélioration des capacités d'amarrage sur Fos 2 XL et
- 36 renforcement du quai Graveleau Sud
GPMM : travaux pour connexion électrique des navires à quai
- 37 (CENAO)
- 38 GPMM : réalisation de Distriport 2 (100 ha)

Volet routier (M2)

- 501 Création de sections 2x2 voies entre Fos/Salon-de-Provence
- 502 Réaménagement du carrefour de Bonpas
- 503 Création de la rocade de Gap (2 voies)
- 504 Aménagement de la desserte de Digne (RN85)
- 505 Modernisation de la RD1075 entre Grenoble et Sisteron
- 506 Aménagement de la traversée de La Roche de Rame
- 507 Modernisation de la RN 296
- 508 Modernisation de la RN85 entre Grenoble et Sisteron
- 509 Réaménagement du carrefour de Mondragon
- 510 Aménagements de sécurisation de la traversée de l'Argentière-la-Bessée
- 511 Requalification de la RN113 dans la traversée d'Arles
- 512 Création du contournement 2x2 de Martigues, Port-de-Bouc
- 513 GPMM : Aménagement de la route desservant la ZL Distriport
- 41 GPMM : confortement du quai du bassin Est
- 42 GPMM : report modal bassin ouest et est
Cavaillon : construction d'un second accès à la plateforme de transport combiné de Clésud (étude)
Port de Brégaillon : amélioration de l'installation terminale embranchée (ITE)
- 44
- 45 Fos-sur-Mer : Création d'un terminal de transport combiné

PROJET

Avenant n°1 au CPER 2021-2027 relatif au volet mobilités 2023-2027

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

Priorité 1 : 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

I) Déclinaison opérationnelle

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

VOLET « Ferroviaire Voyageurs »

Les projets envisagés s'inscrivent dans le cadre de la thématique « mieux se déplacer » de la stratégie nationale de planification écologique dont sa déclinaison régionale PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR est en cours.

Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM)

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) représente une offre de services de transports de voyageurs diversifiée, mettant en avant une consolidation du transport ferroviaire tout en intégrant d'autres modalités de déplacement durable telles que les transports en commun en site propre (Tramways, BHNS, cars express...), les modes de déplacement doux (réseaux cyclables...), le covoiturage (lignes express...), et d'autres encore permettant au passage de réduire la place de la voiture dans les zones denses. Les initiatives de SERM doivent également inclure la gestion de l'intermodalité, notamment par le biais de la création ou de l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux (PEM), ainsi que par la mise en place de services d'information et de billetterie 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 initialement à la fois 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), les plans de mobilité, le Système d'Information Billetterie Régional (SIBR), et notamment sur la modernisation ferroviaire incluant le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA), le système de signalisation Européen de Gestion du Trafic Ferroviaire (ERTMS HPMV), et des 4 lots d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires.

La finalité d'un SERM est d'améliorer la mobilité du quotidien en développant les services de transports tous modes : actifs, partagés, TCU, etc. autour d'une épine dorsale constituée par le réseau ferroviaire.

La partie ferroviaire d'un SERM demande ainsi l'assemblage de plusieurs « briques » : l'infrastructure, les services ferroviaires, les services aux voyageurs et le matériel roulant.

En termes d'impact environnemental, lorsque les SERM seront déployés, le réseau de transport en commun, et notamment le ferroviaire, devrait être plus attractif : les usagers devraient donc changer leur comportement et utiliser de manière plus importante ce type de transport délaissant ainsi l'automobile. Les conséquences environnementales seraient donc favorables sur les émissions de gaz à effets de serre, la qualité de l'air (polluants atmosphériques), la maîtrise de l'énergie. Ces études participeraient donc à une amélioration des conditions environnementales. En revanche, selon les conclusions des études, des aménagements pourraient être nécessaires qui ne bénéficieraient pas à la préservation de l'environnement sur les aspects d'artificialisation des sols et de ressources (énergie et matériaux de construction).

- **Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) de l'aire avignonnaise (études)**

L'avenant Mobilités au CPER 2021-27 prévoit ainsi plusieurs études sur le SERM de l'aire avignonnaise.

Étude multimodale aire avignonnaise

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

Étude « amélioration exploitabilité nœud d'Avignon »

Sur la gare centre d'Avignon et à court terme, 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 étoile avignonnaise

En complément de l'étude centrée sur le nœud d'Avignon et sur terme plus éloigné, cette étude a pour objectif de prendre en compte l'évolution issue des objectifs attachés au SERM (étude multimodale)

Études complémentaires

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

- **Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) des aires toulonnaise et azuréeenne (études)**

L'avenant Mobilités au CPER 2021-27 prévoit ainsi plusieurs études sur le SERM des aires toulonnaise et azuréeenne.

Étude multimodale aire azuréeenne

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude « chapeau » permettrait de fixer les programmes fonctionnels de développement en coordination avec chacun des modes. Par mode, des études seraient alors initiées portées par les AO correspondantes.

Etude multimodale aire toulonnaise

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude « chapeau » permettrait de fixer les programmes fonctionnels de développement en coordination avec chacun des modes. Par mode, des études seraient alors initiées portées par les AO correspondantes.

Études complémentaires

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

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

La partie ferroviaire d'un SERM demande ainsi l'assemblage de plusieurs « briques » : l'infrastructure, les services ferroviaires, les services aux voyageurs et le matériel roulant. L'avenant Mobilités au CPER 2021-27 prévoit ainsi plusieurs opérations de travaux sur le SERM de l'aire azuréeenne.

Nice-Breil : complément 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 la pose de nouveaux ralentissements.

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, 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

Afin de pouvoir 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 SERM de l'aire azuréeenne.

● Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Aix-Marseille-Provence

La partie ferroviaire d'un SERM demande ainsi l'assemblage de plusieurs « briques » : l'infrastructure, les services ferroviaires, les services aux voyageurs et le matériel roulant. L'avenant Mobilités au CPER 2021-27 prévoit ainsi plusieurs études et travaux sur le SERM Aix-Marseille-Provence.

En premier lieu, l'étude d'armature ferroviaire métropolitaine, actuellement en cours, portée par MAMP en étroite collaboration avec l'État, le Département et la Région (cofinancée dans le cadre du précédent CPER), a pour objectif de :

- Disposer d'une analyse critique du système ferroviaire actuel
- Établir, aux horizons d'étude (2035 et 2050), une estimation de la mobilité métropolitaine
- Proposer un schéma d'infrastructures complet à moyen et long terme
- Dimensionner l'offre de transport ferroviaire à différents horizons (2035 et 2050)
- Proposer des modalités d'exploitation
- Proposer une hiérarchisation des haltes ferroviaires
- Proposer une programmation technique et financière

Études multimodales générales dont liaison Aix-Hub de Vitrolles

Sur la base de l'ambition des services et du périmètre géographique retenus, cette première étude générale permettrait de fixer les programmes fonctionnels de développement en coordination avec chacun des modes.

Par mode, des études seraient alors portées par les autorités organisatrices correspondantes.

Cette étude complétera une étude en cours visant à définir un schéma d'armature ferroviaire.

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

Amélioration du temps de parcours en transports collectifs

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 la pose 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

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

● Électrification partielle pour la recharge de trains à batteries

Il s'agit de diminuer l'impact environnemental du matériel roulant fonctionnant grâce à des moteurs diesel sources d'émission de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques.

Certaines lignes du réseau ne sont pas électrifiées : les trains qui y circulent fonctionnent grâce à des moteurs utilisant du carburant de type diesel.

Les coûts d'une électrification totale d'une ligne étant élevés, des études ont montré la possibilité d'électrifier partiellement certaines lignes. Hors des sections électrifiées, les moteurs fonctionneraient grâce à des batteries implantées à bord des trains.

Des études sont encore à mener : elles devraient permettre de définir les travaux à réaliser sur l'infrastructure existante (renforcement des caténaires...).

Les lignes étudiées sont celles de Marseille-Aix, la Côte Bleue et Sorgues-Carpentras.

● **Amélioration de la desserte des Alpes du Sud**

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 la pose de nouveaux ralentissements.

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.

Régénération des branches de Grenoble, Valence et Aix (études et travaux)

Cela comprend les études et travaux sur les secteurs suivants : **Lus-Aspres, Beaurières-Aspres-Veynes et Veynes-Aix**, ainsi que la **Modernisation de la signalisation, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé (études)** où les études consistent à examiner les aménagements à conduire pour moderniser la signalisation, devenue obsolète, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisée afin d'améliorer l'exploitation des trains.

Lorsque ces opérations seront réalisées, le transport ferroviaire devrait être plus attractif : les usagers devraient donc changer leur comportement et utiliser de manière plus importante ce type de transport délaissant ainsi l'automobile. Les conséquences environnementales seraient donc favorables sur les émissions de gaz à effets de serre, la qualité de l'air (polluants atmosphériques), la maîtrise de l'énergie. Ces études participeraient à une amélioration des conditions environnementales.

Pour les sections Lus-Aspres et Beaurières-Aspres-Veynes (études & travaux)

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...

Veynes-Aix (études & travaux)

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...

Modernisation de la signalisation, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé (études)

Il s'agit d'améliorer la performance de la ligne (fiabilité, temps de parcours).

Les études consistent à examiner les aménagements à conduire pour moderniser la signalisation, devenue obsolète, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé afin d'améliorer l'exploitation des trains.

Régénération de la branche Veynes-Briançon (études)

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 visant à engager des travaux complémentaires s'avèrent nécessaires : suivant les sections il s'agit d'étudier le renouvellement des rails, des traverses, du ballast, le confortement des tunnels, des ouvrages d'art, des ouvrages en terre...

Amélioration des temps de parcours sur la liaison Marseille-Briançon

Cette étude a pour objectif d'examiner les aménagements à mettre en œuvre pour diminuer le temps de parcours entre Marseille et Briançon.

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...

● **Accessibilité PMR des gares**

Les conséquences environnementales seraient défavorables sur les aspects d'artificialisation des sols et de ressources (énergie et matériaux de construction). En revanche, le renouvellement de l'éclairage (plus performant) bénéficiera à une meilleure maîtrise de l'énergie.

Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » des gares suivantes :

La Trinité (études & travaux)

Les études et travaux à conduire prévoient le déplacement de la gare et de son quai, la réalisation d'un escalier et d'un ascenseur.

Menton (avenant 2 travaux)

Les travaux à conduire prévoient la réhausse et réfection des quais, la mise en place d'ascenseur pour le passage d'un quai à l'autre, la réfection de l'éclairage. Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » de la gare de Menton.

Miramas (études & travaux)

Les études et travaux à conduire prévoient la réhausse et réfection des quais, la mise en place d'ascenseur pour le passage d'un quai à l'autre, la réfection de l'éclairage. Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » de la gare de Miramas.

Orange (avenants 2 & 3 travaux)

Les travaux à conduire prévoient la réhausse et réfection des quais, la mise en place d'ascenseur pour le passage d'un quai à l'autre, la réfection de l'éclairage. Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » de la gare d'Orange.

Saint-Laurent-du-Var (études & travaux)

Les études et travaux à conduire prévoient la réhausse et réfection des quais, la mise en place d'ascenseur pour le passage d'un quai à l'autre, la réfection de l'éclairage. Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » de la gare de Saint-Laurent-du-Var.

Villefranche-sur-Mer (travaux)

Les travaux à conduire prévoient la réhausse et réfection des quais, la mise en place d'ascenseur pour le passage d'un quai à l'autre, la réfection de l'éclairage. Il s'agit de rendre accessible le périmètre « quai » de la gare de Villefranche-sur-Mer.

Cassis (études & travaux) et Puget, Solliès-Pont (études)

Les études et travaux à conduire consistent à allonger les quais des gares afin de permettre l'utilisation de trains longs permettant d'embarquer plus de voyageurs en toute sécurité.

Allongement des quais (études et travaux)

Les travaux à conduire consistent à allonger et à rehausser les quais des gares afin de permettre l'utilisation de trains longs permettant d'embarquer 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.

Les principales opérations sont les suivantes :

Cassis (quai voie 2 : +20m et +55cm)

La Garde :(50m voie 1 et de 51m voie 2 et +55 cm)

Mandelieu : (quai voie 2 : +20m et + 55cm)

Saint-Chamas : (90m voie 1 et de 81m voie 2 et +55cm)

Montfavet : (quai voie 2 + 20m et +55cm + suppression de la TVP et la pose d'une passerelle.)

Cuers :

(81m voie 1 et de 37m voie 2 et +55cm) +suppression obligatoire de la TVP et la pose d'une passerelle.

Puget : (92m voie 1 et de 34m voie 2 et +55cm) S'ajoutent la suppression obligatoire de la TVP et la pose d'une passerelle.

Solliès-Pont : (69m voie 1 et de 46m voie 2 et +55cm) + suppression obligatoire de la TVP et la pose d'une passerelle.

Meyrargues :

(50m voie 1 et de 80m voie 2 et +55cm)

Bédarides : (52m voie 1 et de 54m voie 2 et + 55cm) +Suppression de la TVP et pose d'une passerelle envisagée.

Courthézon : (60m voie 1 et de 64m voie 2 et +55cm) Création d'un passage souterrain pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Morières-lès-Avignon : (+ 10m quai voie 2 et + 55cm) +Suppression de la TVP et pose d'une passerelle envisagée.

Saint-Martin-de-Crau : (60m voie 1 et voie 2 et + 55cm) + Travaux sur la passerelle existante.

Saint-Saturnin-lès-Avignon, Gadagne,Le Thor ,Lamanon

Les travaux à conduire consistent à déplacer les quais en extrémité de TVP et à rehausser à 55cm les deux quais de la gare afin de permettre l'utilisation de trains longs permettant d'embarquer 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.

Lorsque ces opérations seront réalisées, le matériel roulant permettra de transporter plus de passagers. Les conséquences environnementales seraient donc favorables sur les émissions de gaz à effets de serre, la qualité de l'air (polluants atmosphériques), la maîtrise de l'énergie. Ces opérations participeraient donc à une amélioration des conditions environnementales. En revanche, les aménagements nécessaires ne bénéficieraient pas à la préservation de l'environnement sur l'aspect ressources (énergie et matériaux de construction).

Chemin de fer de Provence

Les travaux prévus au CPER pour la ligne des chemins de fer de Provence représentent 20,58 M€ (HT) et comprennent les points suivants :

- La signalisation ferroviaire : Il est prévu le remplacement de la signalisation du bas de la ligne. L'objectif est de la rendre plus performante en termes de souplesse d'exploitation, afin de faciliter le cadencement et la fiabilité de la ligne. Le gain environnemental sera une amélioration du service et de la ponctualité, avec un report modal sur le bas de la ligne dans le cadre d'une augmentation importante de la fréquentation.
- Les protections hydrauliques : il est prévu le confortement des berges dégradées le long de la voie sur les Alpes de Haute Provence et les Alpes Maritimes. Le gain environnemental sera de maintenir l'infrastructure, l'entretien des ouvrages étant plus économes en carbone que leur reconstruction.
- L'entretien et le confortement des ouvrages d'art : il est prévu en particulier la rénovation des ouvrages métalliques avec leur remise en peinture. Le gain environnemental est évident, un ouvrage métallique régulièrement rénové, ayant une durée de vie quasiment illimitée.

Raccordement de Mourepiane (Voir volet Fret ferroviaire ci-après)

La réouverture de l'accès ferroviaire de Mourepiane (24M€) et l'extension du chantier de transport combiné de Mourepiane (25M€) vont permettre, à partir de fin 2025, d'accompagner l'engagement des chargeurs et des armateurs sur le report modal en dotant le port d'équipements de report modal ferroviaire plus modernes et plus performants.

VOLET « Ferroviaire Fret »

1. Études générales

Cette mesure vise à réaliser conduire 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, la création d'autoroutes ferroviaires et l'identification des sections et points du réseau ferré national à traiter dans la prochaine contractualisation.

Trois études sont pré-identifiées :

- une étude d'exploitabilité de la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer pour établir un plan d'exploitation de référence à l'horizon 2030 et 2040 en intégrant l'augmentation des flux ferroviaires industriels et l'augmentation potentielle des circulations TER dans le cadre du SERM Aix Marseille Provence, ce qui permettra de confirmer les points durs à l'échelle de la ZIP (bifurcation de Lavalduc, signalisation du môle central, voie unique ...) et de programmer les investissements sur le réseau de la ZIP à terme.
- une étude d'exploitation de l'axe Marseille – Avignon avec une attention toute particulière sur le nœud de Miramas, pour accompagner les objectifs de report modal ferroviaire volontariste.
- les études techniques niveau études préalables (EP) ou avant-projet (AVP) du raccordement vers Cavaillon de l'installation terminale embranchée (ITE) de la plateforme de Clésud par Cavaillon, pour éviter les rebroussements pour accéder à la plateforme, en intégrant le traitement du nœud ferroviaire de Miramas pour anticiper la saturation (augmentation significative du nombre de trains de fret depuis la ZIP couplée à l'augmentation des circulations TER) .

2. 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 ITEs 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 ITEs et des voies de service stratégiques à enjeux à préserver et accompagneront les projets sur l'ITE portés par les industriels, les logisticiens.

Des projets d'ITE sont pré-identifiés sachant que la liste n'est pas exhaustive :

- **Extension et modernisation de l'ITE Ventillon (13)** pour pouvoir accueillir deux trains complets sur site par l'extension du tiroir et de permettre le changement du mode de manutention par portique afin de multiplier par quatre le report modal ferroviaire
- **Remise à niveau de l'ITE d'Elengy (13)** nécessaire au projet de création d'un terminal de transport combiné de Modalys
- **Réactivation de l'ITE du parc logistique des Bréguières** situé aux Arcs-sur-Argens (83), non exploitée depuis sa mise en service en 2014, suite aux études de marché en cours et aux contacts avec des utilisateurs potentiels
- **Réactivation de l'ITE du site Isover Saint Gobain à Orange (84)**
- Création ou rénovation d'ITEs pour le projet d'implantation industrielle du môle Central (13)

A la suite des implantations industrielles dans les Bassins Ouest du GPMM, il est envisagé de soutenir la création d'ITE ou les projets de rénovation. Ils seront instruits et soutenus si ces derniers sont pertinents.

3. 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 L935606 entre Martigues Lavera desservant la ZIP de Lavera
- La voie L923 entre Meyrargues -Pertuis Cheval Blanc, tronçon permettant la liaison entre la vallée du Rhône et la ligne des Alpes

4. Développement de terminaux de transport combiné en Région (différents projets en instance)

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. Les projets ci-dessous visent à consolider le pôle de transport combiné de Grans -Miramas, à répondre à la saturation du pôle de transport combiné de Champfleury en Avignon et à doter la ZIP de Fos sur Mer d'un terminal de transport combiné pour accompagner le report modal des flux industriels.

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 est aujourd'hui dépassé pour faire face aux besoins de transport et 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 ml. L'État ainsi que d'autres financeurs y ont contribué.

Extension du terminal Champfleury en Avignon (84)

Le terminal de Champfleury est en volume un des premiers sites de transport combiné français (rail/route hors IdF). Il figure au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Avec 90 000 UTI (unité de transport intermodale) 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 Chateaufort. Le chantier actuel est aujourd'hui saturé avec ses 9 voies courtes offrant près de 2800 ml de voies utilisables pour la manutention.

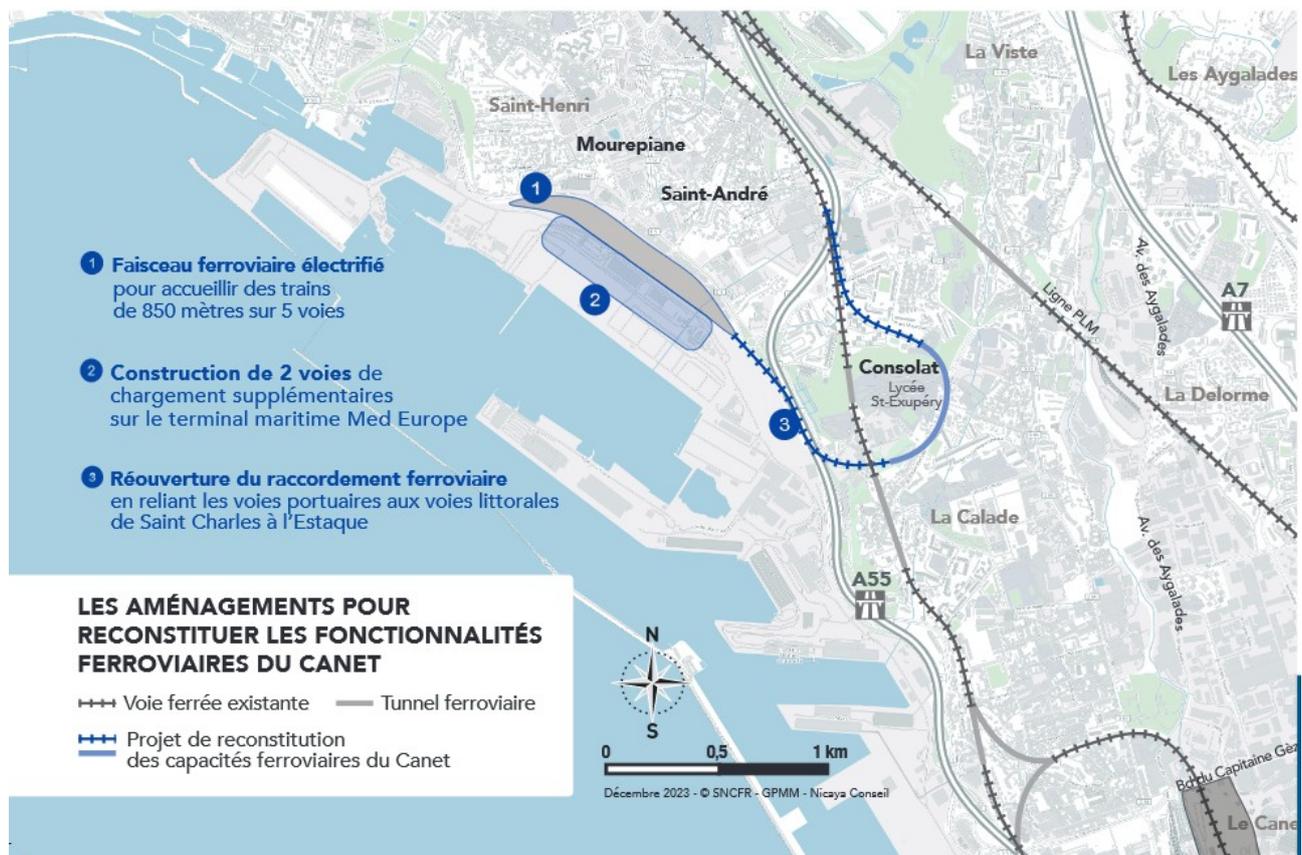
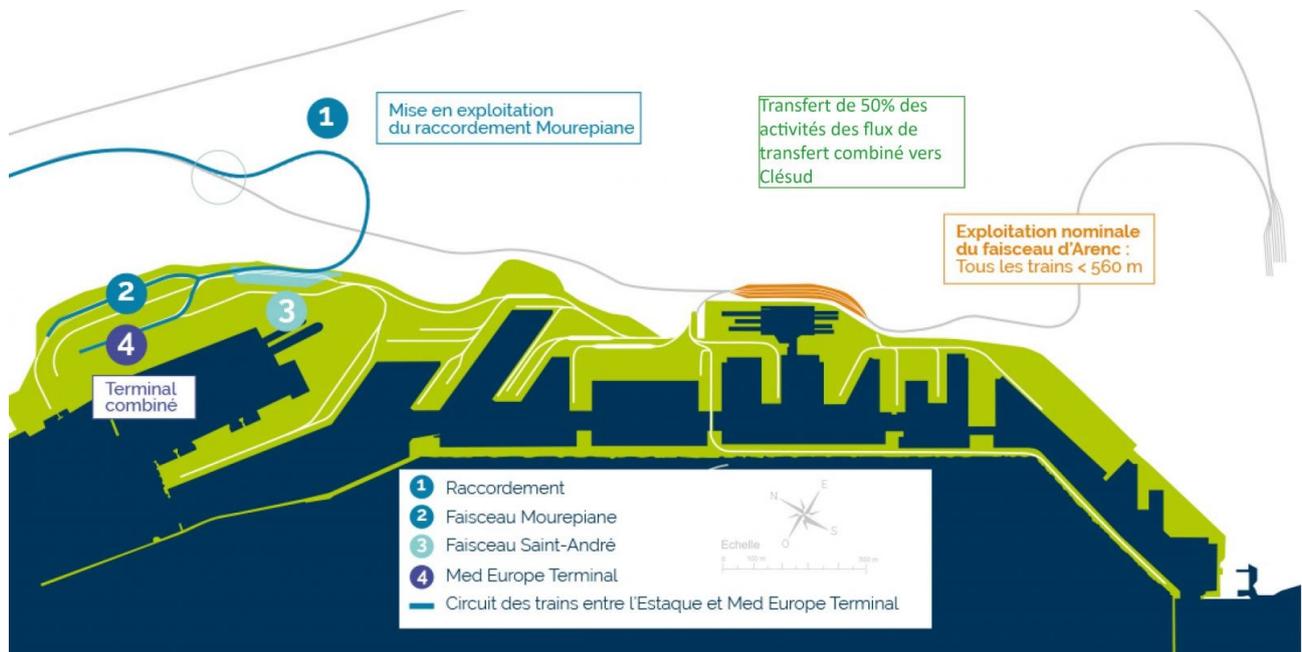
Le projet d'extension sur le foncier de la halle 25 prévoit une capacité supplémentaire de manutention de 50 000 UTI par la remise à niveau de 3 voies courtes et la création de 3 voies courtes totalisant un peu moins de 1650 ml organisés en plusieurs cours ferroviaires. Bien que non adapté au nouveau standard, le projet d'augmentation de la capacité du site de Champfleury, à proximité immédiate, permet de soutenir la filière agricole et agroalimentaire locale et de préserver sa distribution par un mode de transport durable.

Création du terminal de transport combiné Modalys sur le site du Tonkin à Fos-sur Mer (13)

Le projet de terminal de transport combiné de Modalys accompagne le report modal des flux de GNL d'Elengy et ceux des futurs industriels qui s'implanteront sur le môle central. Il est localisé sur le site du Tonkin à proximité du terminal méthanier du Tonkin en amont du môle central, offrira une capacité de 50 000 UTI et pourra traiter des demi-trains dans les cours ferroviaires. Les études techniques et économiques sont en cours.

5. Accès ferroviaire aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille : réouverture du raccordement Mourepiane, Aménagement du faisceau fret voies longues d'Arenc

Réouverture du raccordement Mourepiane



Le projet de réouverture de la voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane » a pour objectif de permettre l'accès direct des trains longs venant du Nord du département, via Miramas, aux bassins Est du port de Marseille-Fos, en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque sans rebroussement par Arenc, et d'en

optimiser les fonctionnalités, en levant la contrainte de gabarit des trois tunnels situés entre le raccordement de Mourepiane et le faisceau d'Arenc pour les trains d'autoroutes ferroviaires. Ce projet est rendu nécessaire avec la fermeture à l'horizon 2024 de la gare du Canet prévue dans le cadre de l'extension de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée pour remédier à l'aléa inondation et créer 12 000 logements.

La convention relative au financement des travaux (phase REA) de la réouverture du raccordement de Mourepiane a été signée le 20 novembre 2011. Les travaux ont démarré en 2012 mais début 2016, le projet a été suspendu en raison de l'absence de visibilité sur la mise en service du faisceau de réception sur le réseau ferré portuaire et de l'opposition locale au chantier de transport combiné de Mourepiane.

Le programme fonctionnel de l'opération a été revu pour être compatible avec les augmentations de services voyageurs prévues à moyen et long terme sur les voies littorales (4 TER/h cadencement strict, projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'azur, principe de RER métropolitain) et pour le rendre plus performant pour les circulations de fret (modification de la signalisation et rajout de voie pour éviter la circulation à contresens des trains fret).

Les travaux à réaliser sont désormais prévus en deux phases :

- la phase 1 consiste en la modification de la signalisation et la finalisation, à horizon de la fin 2025 des travaux d'infrastructures débutés dans les années 2010 ;
- la phase 2 consiste en la pose d'une voie de communication en sortie du raccordement, à réaliser à l'horizon 2030.

Aménagement du faisceau fret voies longues d'Arenc

La mise en service du raccordement de Mourepiane permettra la circulation de trains d'autoroutes ferroviaires ou mixtes (conteneur et remorques) ; le besoin d'allongement du faisceau fret est pris en compte mais sera apprécié au regard du schéma d'exploitation et du volume de circulation ferroviaire. Seules les études d'avant-projet sont programmées à ce stade.

6. Adaptation progressive des accès ferroviaires aux bassins Est du port de Marseille Fos et au port de Brégailion la Seyne pour accompagner le développement de services d'autoroute ferroviaire

Il n'y a pas de service d'autoroute ferroviaire au départ de la région Provence Alpes Côte d'Azur. 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 Arenc, à Marseille, et entre Marseille et Toulon par les autorités portuaires.

7. Gare de triage de Miramas – achèvement de la phase 1 du projet

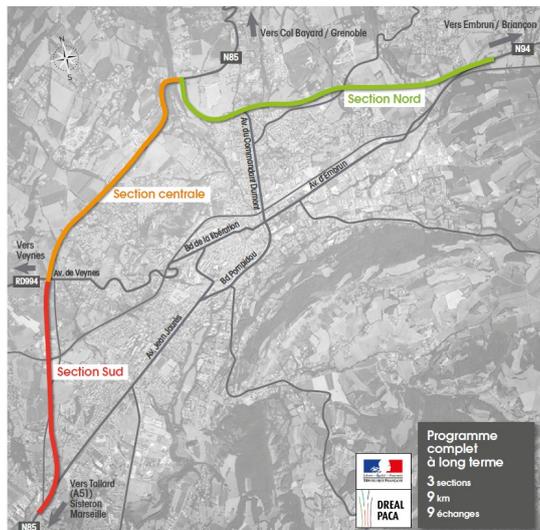
La zone de Miramas - Grans offre un positionnement stratégique pour le développement de la logistique de distribution régionale et une fonction de massification d'une partie des flux en provenance de Fos, Marseille et du Var.

La table ronde d'avril 2021 a acté la première phase d'un programme de réhabilitation de la gare de triage de Miramas d'un coût de 19,1 M€ visant à :

1. garantir la disponibilité opérationnelle de l'ensemble du plateau de voies du site de Miramas : les voies et appareils de voies qui présentent actuellement des restrictions de circulation ou présenteront un risque de restriction dans les 5 prochaines années seront régénérés.
2. assurer le fonctionnement des installations de tir au but sur 5 pinceaux pour un total de 40 voies : les freins primaires de 4 pinceaux seront modernisés en échange standard.
3. garantir la sécurité du personnel intervenant sur le site en remplaçant le système de protection automatique « SYSPRAI » par un système de nouvelle génération.

Le projet présente des surcoûts significatifs (9,2 M€) à financer portant le coût à 28,3 M€.

- 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)**

Aménagements de sécurité sur la RN 85 et la RD 1075.

● **Aménagement de la traversée de la Roche de Rame**

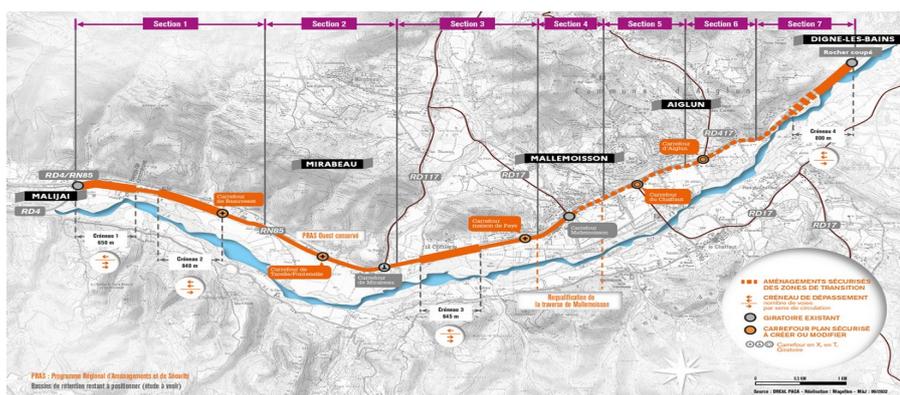
L'opération consiste en un réaménagement de la RN94 traversant le bourg de la Roche de Rame permettant de :

- 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,
- améliorer le cadre de vie par un projet.

● **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 modes doux.



● **Sécurisation et mise au statut de route express de la RN296**

Modernisation de la RN296 contournant Aix et itinéraire principal entre Marseille et les Alpes selon 3 axes :

- Axe 1 : Mettre au statut « route express » la RN296 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)**

Programme VRTC/VR2+ et PEM sur le réseau autoroutier non concédé

⇒ Opération sur le RRN

40M€ prévoyant de développer les 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 et
- L'A51 entre les Pennes et Aix-en-Provence

⇒ Opération hors RRN

15M€ prévoyant de développer les voies réservées pour les transports en Commun et le covoiturage en dehors du RRN (la RD9 est envisagée)

- **Carrefours de Bonpas et de Mondragon (Développement RRN)**

Reprise du carrefour à la sortie de l'échangeur de l'A7 permettant de desservir Avignon

- **Achèvement des opérations engagées lors du précédent CPER**

Actualisation des projets déjà engagés, compléments de financement,

- **Requalification RN113 à Arles**

Un des objectifs du projet de contournement autoroutier d'Arles est l'amélioration de la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN113 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 mairie d'Arles d'aménagement de la RN113 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.

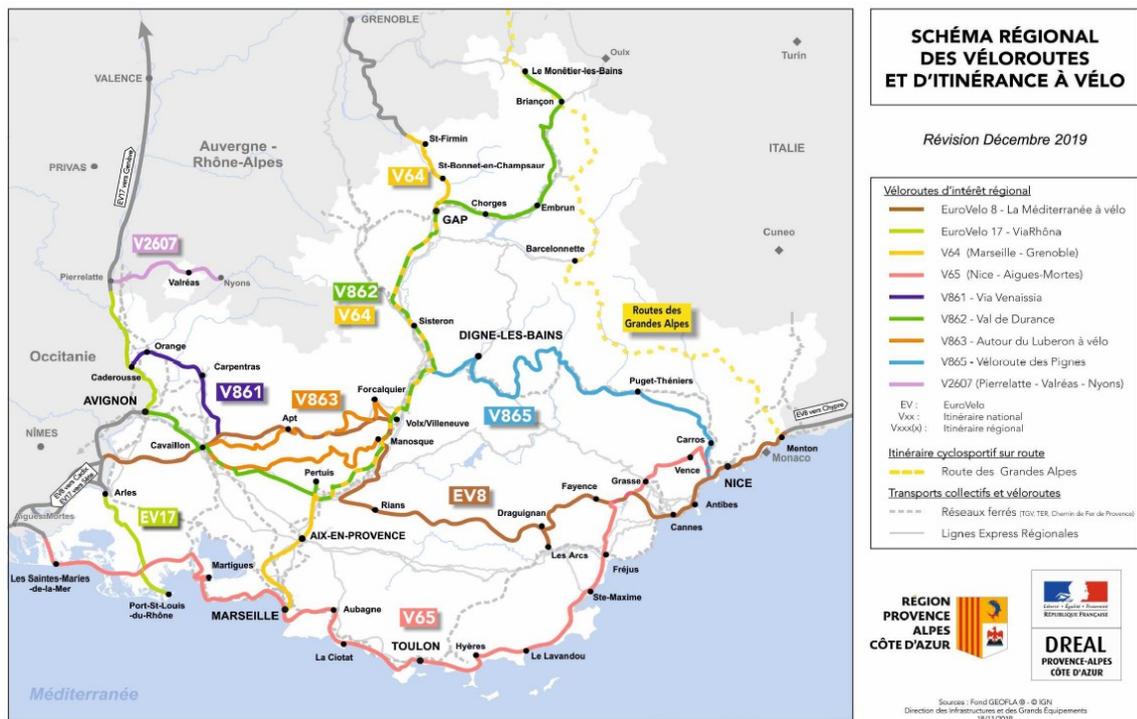
Mesure 3 – Accélérer le développement du vélo avec un programme d’envergure

Programme d’accélération des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien et finalisation du schéma national véloroute et voies vertes

Les crédits du CPER Etat-Région serviront à :

- aménager des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien;
- compléter la réalisation du schéma régional des véloroutes (vocation touristique, certains tronçons serviront également pour du domicile-travail).

Ces projets de véloroutes favorisent un tourisme émettant peu de CO2 et de polluant et consommant très peu d’énergie. Les sections de véloroutes peuvent également servir aux déplacements du quotidien, permettant le report modal de l’automobile vers le vélo.



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. Connexion électrique des navires à quai – Grand Port Maritime de Marseille (GPM)

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 GPM 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 Arenc puis 5 postes à quai au terminal international au Cap Janet.

Une nouvelle phase s'ouvre avec la réglementation européenne FUEL EU Et AFIR 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 GPM 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. Dans les Bassins Ouest, il est prévu une amenée électrique permettant aux opérateurs de terminaux de porte-conteneur d'équiper leurs terminaux.

2. Report modal ferroviaire – Bassins Ouest du GPM

● 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 finaliser cette opération conformément au programme initial. Il est attendu une mise en service au plus tard 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.

3. Report modal ferroviaire – Bassins Est du GPM - Aménagement du faisceau de réception électrifié de Mourepiane en continuité de raccordement ferroviaire de Mourepiane et du faisceau du manœuvre de Saint-André, augmentation limitée du terminal ferroviaire de Med Europe Terminal et déploiement d'un smart gate ferroviaire

Cet aménagement dont la première phase a été inscrite dans le CPER précédent est indispensable à la mise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane, inscrit au volet ferroviaire, et participe à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille. Le projet permet de maintenir 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.

4. Adaptation au changement climatique - Bassins Ouest du GPMM - Confortement pérenne de la flèche de la Gracieuse selon une solution fondée sur la nature

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.

5. Intégration territoriale et urbaine – 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).

6. Développement des terminaux marchandises - Bassins Est du GPMM

● **Poursuite du confortement du quai maritime de Med Europe Terminal**

Cette opération 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.

● **Constitution d'un hub roulier à Pinède Nord**

Des études de marché montrent l'existence d'un potentiel de trafic remorques en méditerranée orientale et la possibilité de les capter à Marseille si des services d'autoroutes ferroviaires sont déployés et l'existence d'un marché dynamique à court terme de véhicule. Cette opération permettra d'adapter le terminal Pinède Nord à ces nouveaux trafics.

7. 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 réalisés et des travaux préalables seront mis en œuvre sur la période de la contractualisation.

8. 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.

9. 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 giga-usine 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 ml, 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 en terme un espace dédié à l'intégralité de la filière éolienne off shore, intégrant la gestion des lignes d'ancrage, la construction et l'assemblage des flotteurs béton en complément de l'offre proposée par Eiffage, l'intégration et l'installation des éoliennes avec possibilité de stockage à terre et à flot et les opérations de maintenance lourde et de démantèlement. 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.

Le projet global représente 550 M€ d'investissement. Une provision de 30 M€ a été inscrite au CPER pour permettre la poursuite du financement des études et la procédure d'instruction administrative. L'accompagnement financier de l'État pour la phase travaux s'effectuera avec un autre levier.

10. 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.

11. Aménagements au bénéfice de la décarbonation de la logistique

La Région dans le cadre de sa stratégie et plan logistique 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).

Mesure 5 - Adapter les infrastructures de transport au changement climatique.

Résilience du système de transport au changement climatique

La démarche régionale 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 s'adapter de manière préventive aux effets du changement climatique. C'est l'objet du volet 1 en cours de réalisation (étude exploratoire et novatrice).

La finalité est d'établir une stratégie d'adaptation sur la base du diagnostic. Les questionnaires 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 un plan stratégique d'action qui n'est pas connu à ce jour (étude exploratoire et novatrice) mais qui devrait déboucher sur des travaux d'adaptation des infrastructures régionales au regard du changement climatique.

Le montant prévu de 15 M€ servira à financer ces actions qui ne sont à ce jour pas encore identifiées.

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 de 5 M€ servira à financer ces projets qui ne sont, à ce jour, pas encore identifiées.

II) Gouvernance et suivi de la contractualisation

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, 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 de suivi

Pour mesurer l'atteinte des objectifs fixés, notamment en matière de report modal, la Région s'engage à mettre en place, en partenariat avec les autres AOM, un observatoire des mobilités durables, qui s'appuiera sur l'actuel Observatoire Régional des Transports (ORT).

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'ORT a un rôle déterminant dans cette construction.

Les indicateurs qui seront donc utilisés répondront aux 6 mesures déclinées dans le projet d'avenant du CPER et seront construits en lien avec les leviers de la planification écologique :

- Adapter les infrastructures et services de transport aux effets du changement climatique
- Transition des motorisations et biocarburants (yc. Transport international)
- Développer les pratiques du vélo, du VAE, de la marche et inciter à l'usage de ces modes actifs
- Transformer le réseau routier au bénéfice des transports en commun, du covoiturage et du vélo et inciter les usagers associés
- Développer les services de transports collectifs et partagés selon leur pertinence et inciter à les utiliser
- Décarboner le fret par la massification (rail, fleuve, maritime) et la logistique décarbonée, notamment de l'approche jusqu'au dernier kilomètre

Les indicateurs retenus permettront de suivre la réalisation du CPER et de mesurer ses impacts

III) Actualisation de la maquette financière du CPER 21-27 en conséquence

	Contractualisé en MC		
	Etat	Région	Etat + Région
P1 : Adaptation du territoire à la transition climatique, énergétique et environnementale	632 310 000	632 340 000	1 264 650 000
<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	385 000 000	385 000 000	770 000 000
Ferroviaire - Voyageurs	161 000 000	223 300 000	384 300 000
Ferroviaire - FRET	26 000 000	21 800 000	47 800 000
Route	111 000 000	55 200 000	166 200 000
Portuaire	74 000 000	37 700 000	111 700 000
Vélo	10 000 000	30 000 000	40 000 000
Ascenseurs valléens	3 000 000	2 000 000	5 000 000
Adaptation au changement climatique		15 000 000	15 000 000
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	1 241 959 000	1 209 110 000	2 451 069 000

IV) Maquette financière du volet mobilités 23-27

Avenant 1 : Volet mobilités 2023-2027				
Mesure	Montant à financer (M€)	Part Etat (M€)	Part Région (M€)	Autres financeurs (M€)
Mesure 1 : Ferroviaire	643,6	187	245,1	215,5
<i>Voyageurs</i>	541,4	161	223,3	157,1
<i>Fret</i>	102,2	26	21,8	54,4
Mesure 2 : Routes	338,1	111	55,2	171,9
Mesure 3 : Vélo	90	10	30	50
Mesure 4 : Portuaire	371,1	74	37,7	259,4
Mesure 5 : Résilience du système de transport au changement climatique	15		15	nd
Mesure 6 : Transports en commun urbains structurants – Ascenseurs valléens	5	3	2	-
TOTAL	1 462,9	385	385	692,9

V) Décomposition financière détaillée par mesure

MESURE 1 - VOLET FERROVIAIRE - VOYAGEUR				
Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) de l'aire avignonnaise (études)	7,00	3,50	1,75	1,75
<i>Etude multimodale aire avignonnaise</i>	1,00	0,50	0,25	0,25
<i>Etude amélioration exploitabilité nœud d'Avignon</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etude étoile avignonnaise</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etudes complémentaires</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) des aires toulonnaise et azurée (études)	7,00	3,50	1,75	1,75
<i>Etude multimodale aire azurée</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etude multimodale aire toulonnaise</i>	1,00	0,50	0,25	0,25
<i>Etudes complémentaires</i>	4,00	2,00	1,00	1,00
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) hors Métropole Aix-Marseille-Provence - Pôles d'échanges multimodaux et infrastructures (premières réalisations)	49,50	14,17	14,17	21,17
<i>Nice-Breil : complément travaux</i>	26,50	6,50	6,50	13,50
<i>Pôles d'Echanges Multimodaux</i>	23,00	7,67	7,67	7,67
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Aix-Marseille-Provence	99,00	33,00	33,00	32,99
<i>Etudes multimodales générales dont liaison Aix-Hub de Vitrolles</i>	7,50	1,67	1,67	4,16
<i>Liaison Aix-Marseille : amélioration du temps de parcours en transports collectifs et halte ferroviaire de Plan de Campagne</i>	20,00	7,50	7,50	5,00
<i>- amélioration du temps de parcours en transports collectifs (étude)</i>	6,00	2,00	2,00	2,00
<i>- halte ferroviaire de Plan de Campagne (travaux)</i>	14,00	5,50	5,50	3,00
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : amélioration de la performance</i>	6,50	2,17	2,17	2,17
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : travaux de régénération</i>	48,00	16,00	16,00	16,00
<i>Pôles d'échanges multimodaux</i>	17,00	5,67	5,67	5,67
Electrification partielle pour la recharge de trains à batteries	50,00	16,67	16,67	16,67
Amélioration de la desserte des Alpes du Sud	151,00	61,47	61,49	28,05
<i>Régénération des branches de Grenoble, Valence et Aix (études et travaux)</i>	140,00	57,47	56,49	26,05
<i>- Lus-Aspres (études & travaux)</i>	35,00	14,53	14,00	6,48
<i>- Beaurières-Aspres-Veynes (études & travaux)</i>	50,00	20,75	20,00	9,25
<i>- Veynes-Aix (études & travaux)</i>	52,00	21,58	20,80	9,62
<i>- modernisation de la signalisation, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé (études)</i>	3,00	0,61	1,69	0,70
<i>Régénération de la branche Veynes-Briançon (Etudes)</i>	6,00	3,00	3,00	0,00
<i>Amélioration des temps de parcours sur la liaison Marseille-Briançon</i>	5,00	1,00	2,00	2,00
Coni-Vintimille - Régénération de la ligne et amélioration des performances	56,06	13,85	11,64	30,58
Accessibilité des gares	48,80	12,35	27,30	9,15
<i>La Trinité (études & travaux)</i>	6,40	1,60	3,70	1,10
<i>Menton (avenant 2 travaux)</i>	0,34	0,08	0,15	0,11
<i>Miramas (études & travaux)</i>	21,84	5,46	10,91	5,47
<i>Orange (avenants 2 & 3 travaux)</i>	1,87	0,47	0,93	0,47
<i>Saint-Laurent-du-Var (études & travaux)</i>	9,25	2,32	6,02	0,91
<i>Villefranche-sur-Mer (travaux)</i>	6,64	1,63	4,34	0,67
<i>Cassis (études & travaux)</i>	2,36	0,76	1,20	0,40
<i>Puget, Solliès-Pont (étude)</i>	0,10	0,03	0,05	0,02
Allongement des quais	50,00	0,00	35,00	15,00
Décomposition à remplir par la REGION				
Raccordement de Mourepiane	2,50	2,50	0,00	0,00
Chem in de fer de Provence	20,58	0,00	20,58	0,00
Total Mesure 1 - Ferroviaire voyageurs	541,4	161,0	223,3	157,1

MESURE 1 - FERROVIAIRE - FRET

Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Etudes générales	3,00	1,50	1,50	0,00
Réhabilitation, modernisation et création d'installations terminales embranchées	10,00	2,50	2,50	5,00
<i>ITE GIE Ventillon (Arnal)</i>	0,70	0,18	0,18	0,35
<i>ITE Breguiere</i>	4,00	1,00	1,00	2,00
<i>Autres ITE potentiel (non défini à ce jour)</i>	5,30	1,33	1,33	
Réhabilitation et modernisation des lignes capillaires fret (Martigues – Lavéra, Meyrargues – Pertuis- Cheval Blanc)	2,50	1,25	1,25	0,00
<i>Martigues Lavera</i>	1,00	0,50	0,50	0,00
<i>Meyrargues -Pertuis Cheval Blanc</i>	1,50	0,75	0,75	0,00
Développement de terminaux de transport combiné en Région	60,00	14,60	13,00	32,40
<i>Extension terminal Avignon Champfleury</i>		7,00	7,00	
<i>Extension terminal CLESUD</i>		1,30	1,10	
<i>Extension terminal Modalys</i>	30,00	6,30	4,90	
Accès ferroviaire aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille : réouverture du raccordement Mourepiane, Aménagement du faisceau fret voies longues d'Arenc	16,00	2,80	1,80	11,40
<i>réouverture du raccordement Mourepiane – phase 1 (mesure de réduction des nuisances)</i>	8,00	0,40	-	7,60
<i>réouverture du raccordement de Mourepiane – phase 2</i>	7,00	2,10	1,50	3,40
<i>Aménagement du faisceau fret voies longues d'Arenc</i>	1,00	0,30	0,30	0,40
Adaptation progressive des accès aux bassins portuaires de Marseille et de Toulon-La Seyne pour accompagner le développement de services d'autoroute ferroviaire (dégagement progressif du gabarit des tunnels)	5,00	1,25	1,25	2,50
<i>bassins portuaires de Marseille</i>	2,00	0,50	0,50	1,00
<i>bassins portuaires de Toulon-La Seyne</i>	3,00	0,75	0,75	1,50
Gare de triage de Miramas – achèvement du projet	5,70	2,10	0,50	3,10
Total Mesure 1 - Ferroviaire Fret	102,2	26,0	21,8	54,4

MESURE 2 - ROUTE

Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Contournement Martigues-Port-de-Bouc	157,00	60,00	15,00	82,00
Liaison Fos-Salon	5,00	2,50	1,00	1,50
Rocade de Gap	30,00	10,00	10,00	10,00
Amélioration des itinéraires Sisteron – Grenoble (RD1075-RN85)	10,00	4,80	-	5,20
Aménagement de la traversée de la Roche de Rame	5,00	2,50	-	2,50
Desserte de Digne (RN85) ***	18,90	7,56	6,36	4,98
Sécurisation et mise au statut de route express de la RN296	2,00	1,33	-	0,67
Voies Réservées (transports collectifs, covoiturage)	55,00	10,00	15,00	30,00
VR sur réseau routier national	40,00	10,00	10,00	20,00
VR hors réseau routier national	15,00		5,00	10,00
Carrefours de Bonpas et de Mondragon	42,00	5,00	7,50	29,50
Achèvement des opérations engagées lors du précédent CPER	10,00	5,00	-	5,00
Requalification RN113 à Arles	1,50	0,60	0,30	0,60
Etudes générales	1,71	1,71	-	-
Total Mesure 2 - Route	338,1	111,0	55,2	171,9

MESURE 3 - VELO

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Programme d'accélération des itinéraires cyclables pour la mobilité du quotidien et finalisation du schéma national véloroute et voies vertes	90,0	10,0	30,0	50,0
TOTAL Mesure 3 - VELO	90,00	10,00	30,00	50,00

MESURE 4 - PORTUAIRE

Secteur	Intitulé des opérations	Montant à financer M€	part Etat M€	part Région M€	Autres Financeurs M€
Transition écologique	Connexion électrique des navires à quai - Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)	135,53	22,80	14,60	98,13
	<i>Finalisation du programme de connexion électrique des navires à quai engagée dans la précédente programmation</i>	48,03	4,30	5,00	38,73
	<i>Déploiement du programme de connexion électrique des navires à quai - bassins Est et Ouest</i>	87,50	18,20	9,60	59,70
	Report modal ferroviaire - Bassins Ouest du GPMM	20,30	6,10	3,40	10,80
	<i>Finalisation de la modernisation ferroviaire du mole Graveleau conformément au programme initial</i>	13,00	3,90		
	<i>Déploiement d'un smart gate ferroviaire</i>	3,30	1,00		
	<i>Etude d'opportunité et faisabilité (nouveau faisceau de réception à Graveleau, localisation d'un TTC dans la ZIP, développement du réseau ferroviaire sur le mole central)</i>	4,00	1,20		
	Report modal ferroviaire - Bassins Est du GPMM	27,80	9,90	3,60	14,30
	<i>Aménagement du faisceau de réception électrifié en continuité de raccordement ferroviaire de Mourepiane et du faisceau de manœuvre, augmentation du terminal ferroviaire de Med Europe Terminal et déploiement d'un smart gate ferroviaire</i>				
	Adaptation au changement climatique - Bassins Ouest du GPMM - confortement pérenne de la flèche de la Gracieuse selon une solution fondée sur la nature	18,00	6,00	3,00	9,00
Intégration territoriale et urbaine - Bassins Est du GPMM	2,00	0,50	-	1,50	
Activités maritimes	Développement des terminaux marchandises - Bassins Est du GPMM	11,50	0,60	1,00	9,90
	<i>Poursuite du confortement du quai maritime de Med Europe Terminal</i>	3,00			
	<i>Constitution d'un hub roulier à Pinède Nord</i>	8,50			
	Développement de la filière conteneur - Bassins Ouest du GPMM - aménagement/ extension terminaux	12,00	3,00	2,00	7,00
	<i>Amélioration des capacités d'amarrage sur Fos 2 XL</i>	2,00			
	<i>Constitution d'un hub roulier à Pinède Nord</i>	10,00			
	Développement de la filière conteneur - Bassins Ouest du GPMM - aménagement foncier logistique et service	30,00	5,10	2,50	22,40
	<i>Extension de la ZSP2</i>	24,00			
<i>Aménagement de la zone logistique Distriport 2 et de la voie routière de desserte depuis Port Saint Louis</i>	6,00				
Aménagements économiques	Aménagement du mole central (Bassins Ouest du GPMM) pour de nouvelles filières énergétiques (Hydrogène, décarbonation ...)	20,00	7,00	-	13,00
	Aménagement du mole central (Bassins Ouest du GPMM) pour les projets innovants (Innovex Phase 2)	6,70	2,20	-	4,50
	Création d'une filière éolienne offshore - infrastructures pour mise en exploitation tranche 1 sur darse 2 mole central - Bassins Ouest du GPMM	30,00	7,50	4,40	18,10
Réhabilitation	Réhabilitation portuaire - GPMM	32,30	3,30	-	29,00
Logistique décarbonée	Aménagements au bénéfice de la décarbonation de la logistique	25,00	-	3,20	21,80
TOTAL Mesure 4 - PORTUAIRE		371,1	74,0	37,7	259,4

MESURE 5 - Résilience du système de transport au changement climatique

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Résilience du système de transport au changement climatique	15,00	nd	15,0	nd
TOTAL Mesure 5 - Résilience du système de transport au changement climatique	15,00		15,00	

MESURE 6 - TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Intitulé de l'opération	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Ascenseurs Valéens	5,00	3,00	2,0	nd
TOTAL MESURE 6 - TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS	5,00	3,00	2,00	