



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



COMPTE-RENDU DES ECHANGES AVEC LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES 16 DECEMBRE 2021 DE 9H30 A 13H00

PREFECTURE DE REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR ET VISIOCONFERENCE

C. MIRMAND, Préfet de Région

Les investissements à venir devront permettre d'offrir un cadre attractif pour les habitants, les entreprises et les touristes, grâce à des solutions performantes pour la mobilité des voyageurs et la logistique. En termes d'infrastructures, nos priorités doivent favoriser l'optimisation des systèmes de transports existants et cela vaut pour les projets prioritaires que nous portons avec les collectivités de ce territoire : le projet de Ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur qui concentre les efforts sur le traitement des nœuds ferroviaires et vise à créer de véritables RER métropolitains pour Marseille, Toulon et Nice ; la création de voies réservées au transport en commun et au covoiturage ; le développement des mobilités douces et des aménagements cyclables qui doivent opérer un bond en avant. Tous ces axes prioritaires seront pris en compte dans les futures contractualisations afin d'amplifier les efforts déjà engagés au niveau local par l'Etat, les collectivités territoriales et les Autorités organisatrices de la mobilité.

J.P. SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région

Les nouvelles priorités de la Région en matière d'infrastructures de transport sont structurées par les cadres de référence que sont le SRADDET et le Plan climat. Il y a vraie cohérence entre les politiques régionales et ces documents cadre. La Région poursuit trois objectifs généraux : 1/Accélérer le report modal et infléchir la trajectoire vers la neutralité carbone à horizon 2050 dans le respect de la SNBC. 2/Renforcer l'efficacité, l'attractivité et la résilience du système de transport dans son ensemble. 3/Améliorer les fonctionnalités de l'existant et les orienter vers les nouveaux usages en accordant la priorité à l'intermodalité.

D. VALENCE, Président du Conseil d'orientation des infrastructures

Par rapport à 2018, il faut préciser que nous sommes désormais un conseil pérennisé, installé pour trois ans, renouvelé pour partie dans sa composition et qui peut être saisi autant que de besoin par le ministre des transports sur des sujets autres que les grands projets d'infrastructures traditionnelles (par exemple en 2021 sur la stratégie nationale de fret ferroviaire). Cette mission consiste à faire un bilan d'étape de ce que le COI avait retenu en 2018 au titre des investissements pour chaque région française et ce que la LOM avait retenu ou pas. Ce bilan d'étape sera remis en février 2022 après auditions de chacune des régions. Ce bilan d'étape a pour objectif de faire le point sur l'avancée des projets retenus, d'éclairer le gouvernement sur les difficultés rencontrées ou bien les accélérations. L'objectif est également d'intégrer de nouveaux projets, les projets accélérés et les innovations qui peuvent amener à reconfigurer certains projets. Dans ce bilan d'étape, le COI posera des jalons qui seront repris dans un second rapport qui sera rendu fin 2022, et qui a plus vocation à nourrir une programmation nouvelle. Parmi les nouvelles priorités, deux nouveaux sujets qui étaient peu abordés dans le rapport de 2018 : les trafics marchandises et le fret ferroviaire, la pratique du vélo avec la nécessité de massifier les aménagements avec une enveloppe d'environ 50 M€/an d'appui aux collectivités territoriales. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'enjeu de réalisation des grands itinéraires régionaux demandera au COI de bien prendre en compte cette demande forte des collectivités. Dans le rapport précédent pour rappel, 4 sujets principaux avaient été identifiés : la ligne nouvelle PCA en 4 phases, le contournement routier d'Arles en concession, la liaison Fos-Salon, la liaison Est-Ouest d'Avignon, la contribution de l'Etat aux grands investissements portuaires, avec des



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



hypothèses de calendrier suspendues aux engagements que l'Etat était prêt à prendre en termes d'investissements.

ECHANGES ET POSITIONS AUTOUR DES 6 AXES PRIORITAIRES

PRIORITE 1 : AMELIORER LE RESEAU FERROVIAIRE STRUCTURANT ET LA REMISE A NIVEAU DU RESEAU DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

PRIORITE 2 : DEVELOPPER ET MODERNISER LES POLES D'ECHANGES POUR FAVORISER LA MULTIMODALITE

J.M. ILLES, chef de mission LNPCA SNCF Réseau

Présentation du projet LNPCA : avancement du projet des phases 1&2, avancement du financement et de la création de l'Etablissement public local, situation actuelle et perspectives des phases 3&4.

J.P. SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région

Les phases 1 et 2 du projet LNPCA apporteront déjà des solutions solides avec des impacts positifs sur les déplacements du quotidien. Les phases 3 et 4 permettront des liaisons plus rapides entre les trois grandes métropoles. Nous sommes la seule région où la concurrence entre le train et la voiture est à l'avantage de la voiture. On met moins de temps à faire le trajet Marseille-Nice en voiture qu'en train parce que notre infrastructure principale ne nous permet pas de faire mieux que 2h30. C'était déjà le cas en 2018 et cela l'est encore plus aujourd'hui. Il y a une urgence absolue à agir pour accélérer sur le report modal et le projet de Ligne nouvelle est bien évidemment au cœur des projets d'infrastructures pour répondre à nos enjeux. Pour assurer le renforcement de la colonne vertébrale du ferroviaire et dans l'intérêt des usagers, la Région tient à être pionnière en matière d'ouverture à la concurrence par une multiplication des offres de services pour les trains inter-métropoles et les trains du quotidien.

La DREAL estime, en accord avec la Région et SNCF Réseau, que la rénovation des lignes de desserte fine du territoire nécessite 650 M€ sur les 10 ans qui viennent pour régénérer complètement les étoiles de Veynes pour la desserte des Alpes, de Breil pour la vallée de la Roya, et la Côte bleue pour la desserte de la métropole Aix-Marseille-Provence. Pour rappel, la ventilation des lignes de desserte fine du territoire dans l'accord entre la Région et l'Etat et dans la prise en charge des investissements est la suivante : en majorité il s'agit de lignes ferroviaires en contractualisation classique de type CPER (50% Etat et 50% Région), la ligne Nice-Breil est à 100% Région et potentiellement transférable à la Région, dont une partie de la ligne entre Breil et Tende est assujettie à un accord international transfrontalier avec l'Italie et pour laquelle 50% des coûts revient à l'Etat italien.

G. CIMA, Adjoint au Maire de Cannes et Conseiller communautaire de Cannes Pays de Lérins

L'avancement du projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur est un satisfecit. Aussi la CACPL souhaite que les travaux de la phase 3 ne tardent pas et soient enclenchés rapidement à la suite des deux premières phases. Deux grands chantiers nous concernent directement : la réalisation de la gare de Cannes la Bocca et la bifurcation de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse. Notre plan de mobilité est en cours de révision et s'articule autour de trois grands axes ; structurer notre territoire autour de trois lignes de BHNS multimodales en cours de réalisation ; élaborer un schéma directeur vélos avec les communautés d'agglomération d'Antibes et de Grasse ; doter le territoire d'un équipement de production d'hydrogène pour des usages de mobilité lourde à partir de 2032 et ouvrir cette production



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



au port maritime. D'autres projets concernent la logistique urbaine, le covoiturage courte distance à destination des salariés, le développement des technologies sans contact et la mobilité connectée.

T. OCCELLI, Vice-président délégué à la Mobilité et aux Transports, Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (CASA)

La CASA est partie prenante, moteur et solidaire du projet Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Grâce à la réalisation des phases 1 et 2 et à un futur cadencement des TER toutes les 10mn, le territoire a des perspectives d'accélération de la multimodalité puisqu'elle devrait passer de 5 à 11 millions d'usagers en lien avec le réseau de BHNS et la politique vélo, permettant de desservir le technopôle de Sophia-Antipolis (40 000 salariés). Sur les phases 3 et 4, l'enjeu est la construction de la gare de Sophia, avec une connexion au BHNS, l'expérimentation en 2022 de véhicules autonomes sur voie ouverte, et le plan vélo avec le Département des Alpes-Maritimes. Cette gare sera déterminante également pour la desserte du moyen pays avec enfin la possibilité pour ces territoires de prendre le train sans aller à Nice, Cannes et Antibes.

F. DECOMPTE, Directeur des Transports et des Mobilités Durables Dracénie Provence Verdon Agglomération

Les élus de la CADPV sont engagés pleinement dans le projet Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et cela se traduit par un engagement financier conséquent et des réalisations concrètes plutôt en phases 3 et 4. Pour autant les deux premières phases du projet doivent nous inciter à conforter à l'intermodalité vers la ville centre et le territoire du Haut-Var et avec une politique vélo volontariste et ambitieuse à laquelle contribuent la Région et d'autres partenaires –

P. TABAROT, Sénateur des Alpes-Maritimes

La visite du COI en janvier 2018 avait été déterminante. Le COI n'avait pas la perception avant cette visite de l'urgence du manque d'infrastructures sur notre territoire, de la vétusté des infrastructures et des mauvais résultats en termes de production de TER. Autre élément déterminant, l'existence sur le territoire régional d'une unicité de portage par tous les acteurs des projets ferroviaires et routiers. Sur le projet de Ligne nouvelle, il faut rappeler le soutien indéfectible des trois Départements, des trois Métropoles et des Communautés d'agglomération qui tous ont joué le jeu de la solidarité régionale. L'unité qui avait marqué les membres du COI en janvier 2018 existe plus que jamais. La priorité est également sur le routier où l'urgence est avant tout la sécurité et la santé.

L. NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer et Président délégué de la Métropole Nice Côte d'Azur

Je confirme cette unité de tous les acteurs de la région pour défendre la Ligne nouvelle, pointée dans le rapport du COI de 2018. A noter que cet accord général et cette unité de vision persistent avec la signature d'un protocole de financement et la définition de clés de répartition. C'est un socle sur lequel le COI peut s'appuyer avec un projet qui avance et une unité politique consolidée. Par ailleurs sur les priorités régionales en matière d'infrastructures, la vision est également partagée avec une Région qui sait où elle va, politiquement comment elle y va et qui est très unie. Première priorité, le développement du ferroviaire pour le mass-transit et les déplacements du quotidien, qui seul peut répondre aux problèmes de congestion et de pollution sur nos grands axes routiers. L'ouverture à la concurrence permettra de doubler le nombre de TER sur ces lignes pour la même enveloppe financière. Deuxième priorité, le développement des pôles d'échanges multimodaux sur ce sujet, la réalisation du PEM de Nice-Aéroport est à réaliser au plus vite, avant 2028, car ce pôle multimodal connecte l'ensemble des modes de transport. La Métropole porte 4 projets de TCSP, lauréats de l'appel Grenelle 4 (10 milliards d'euros de projets des collectivités territoriales au niveau national pour 1 milliard



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



d'euros de subventions de l'Etat), qui vise à connecter le périurbain avec une subvention publique de 46 M€. La Métropole porte également les projets de doubler le nombre d'infrastructures cyclables, de décarboner le port de Nice à 95%. Enfin, dernier point sur l'ERTMS sur lequel l'Etat prend beaucoup de retard avec le risque, dans les 10 à 15 ans à venir, d'être dans les derniers.

R. QUINTON, Association Départ

Dans notre région, les usagers du train restent confrontés à des problèmes de retard, de temps de parcours, d'horaires inadaptés et d'insuffisances de trains directs pour des trajets interrégionaux en direction notamment d'Occitanie : plus de 3h pour un trajet Nice-Marseille de 158 km avec correspondances. Les attentes des usagers du ferroviaire sont la sanctuarisation du projet d'ERTMS sur la ligne Marseille-Vintimille, des phases 1 et 2 de la Ligne nouvelle, la poursuite des phases 3 et 4 en organisant un débat public dès 2022 et l'obtention de l'engagement de l'Etat dans son financement. Il est demandé également que l'axe Bordeaux-Marseille se prolonge jusqu'à Nice. Trop de trains ont pour terminus Marseille et imposent des ruptures de charges. L'enclavement de la Côte d'Azur est réel : 6h00 pour aller de Nice à Paris. L'ambition doit être de relier les grandes villes du sud entre elles avec la constitution d'un arc ferroviaire méditerranéen (ambition soutenue par Mr Farandou). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est aujourd'hui lésée comparativement aux trois autres régions méridionales. Avec une population qui représente globalement 30%, la part d'engagement financier de l'Etat n'atteint que 21% des 6.5 milliards d'euros dédiés aux lignes nouvelles. Une réflexion sur une fiscalité de report modal de l'aérien vers le ferroviaire est à conduire. Cette fiscalité pourrait venir financer le futur établissement public de la Ligne nouvelle.

P. CRETIN, Président FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour des liaisons grandes et très grande distance, le transport aérien garde toute son importance et sera de plus en plus décarboné et propre.

Pour la FNAUT, la réalisation rapide des 2 dernières phases du projet LN PCA permettrait un réinvestissement de l'aéroport d'Hyères, connecté par le fer à la future gare de la Pauline pour du transport aérien longue distance, en désaturation des aéroports de Nice et Marseille.

La région connaît des situations de saturation ferroviaire importante entre Cannes La Bocca et Nice et entre Toulon et Marseille. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la FNAUT est dubitative sur l'augmentation d'offre de services annoncées par les futurs opérateurs alors que ces lignes sont déjà saturées. La FNAUT demande également le prolongement direct de la ligne Bordeaux-Marseille jusqu'à Nice pour éviter les ruptures de charge compliquées en gare de Marseille St Charles. Enfin la FNAUT est favorable au déploiement de l'ERTMS de niveau 3 pour une désaturation des trains du quotidien.

PRIORITE 3 : ADAPTER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES POUR FAVORISER DES TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS, LA MOBILITE PARTAGEE ET L'INTERMODALITE

J.P. SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région

L'un des enjeux de mobilité des personnes pour la Région est la désaturation des réseaux routiers des territoires denses. Notre priorité est de mettre fin aux impacts négatifs de ces saturations sur les habitants de la région en termes de qualité de l'air, de freins au développement socio-économique, de fragilisation de populations précaires, de qualité de vie et de santé publique. Les territoires peu denses et enclavés ont également des besoins de dessertes et attendent beaucoup de l'évolution de notre système de mobilité pour contribuer au développement de la région.



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



O. TEISSIER, Chef du service transports DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Dans son rapport de 2018, le rapport du COI avait suggéré une priorisation des trois projets routiers en raison de contraintes environnementales et d'enjeux économiques et conseillé de différer le projet de la LEO. Or l'Etat a fait plutôt le choix d'une réalisation concomitante des trois projets routiers notamment pour la LEO et en lien avec les collectivités territoriales, afin de maintenir son rythme de réalisation, en particulier en raison de la forte exposition des populations riveraines de la rocade sud de la ville qui vivent en quartier prioritaire politique de la ville et bénéficie d'un programme de rénovation urbaine de 300 millions d'euros d'investissements.

A. GATIAN, Adjointe au Maire en charge de la politique de la ville et des mobilités, Ville de Marseille

La Ville de Marseille est dans une logique de report modal à encourager au sein de la ville et en périphérie. Dans une logique d'accélération des collectivités territoriales, la Ville de Marseille candidatera à l'AMI européen « 100 villes climatiquement neutres et intelligentes d'ici 2030 ». La Ville appelle aussi à la réalisation du projet de RER métropolitain, de réalisation de la LNPCA, de voies transport collectif partagées. Tous ces leviers permettront d'organiser un report modal effectif et d'améliorer l'attractivité de la ville de Marseille. A des échelles de mobilités plus fines, nous avons besoin de faire reculer le tout-voiture qui affecte la qualité de vie et la santé et tout particulièrement à Marseille et sur tout notre territoire » -

P. DE CAROLIS, Maire d'Arles et Président de la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette

Arles a absolument besoin de ce contournement car ce projet relève de l'urgence sanitaire pour les riverains de l'actuelle nationale 113 mais aussi de tous les habitants de la ville qui subissent une très mauvaise qualité de l'air et des nuisances extrêmement fortes en termes de bruit et de pollution. Avec une projection à 90 000 véhicules/jour dans les dix prochaines années, on comprend davantage l'urgence. Cette route nationale est également très accidentogène (200 accidents/an). En termes de cohérence du territoire, on doit également mettre fin à la coupure funeste entre le quartier QPV de Barriol et le centre-ville d'Arles pour un désenclavement, une mixité sociale qui ne seront possibles qu'avec ce projet de contournement et de requalification de la nationale en boulevard urbain. Il permettra aussi de redonner au pays arlésien toute sa place au centre des flux nord/sud et est/ouest. Il faut aussi rappeler que ce projet est soutenu à plus de 60% par les arlésiens, c'est-à-dire de manière très majoritaire. La création du futur PEM, le développement du plan vélo, des parkings-relais, de TSCP en zone nord, du fret ne seront pas possibles sans une ville décongestionnée de ses milliers de véhicules qui la traversent. Les collectivités poursuivent leur engagement auprès de la DREAL dans la poursuite des concertations sur l'hydraulique, l'agriculture et le cadre de vie, sujets sensibles car constitutifs du territoire et de ses particularités. Ce projet est crucial, vital pour la cohésion, le développement de cette ville et la mise en place d'une politique de mobilité urbaine multimodale.

D. BELLEGARDE, Vice-Président à la mobilité de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Concernant la LEO, il y a une impatience du territoire à sa réalisation compte-tenu des problématiques environnementales, des contraintes que cela fait peser sur le plan de déplacements urbains et le développement de la mobilité propre du Grand Avignon. Toutes les collectivités parties prenantes ont signé une convention de financement qui représente un tiers du coût total des travaux de la tranche 2. La rocade doit devenir un boulevard urbain plus apaisé dans le cadre du programme national pour la rénovation urbaine sur cette zone. La tranche 3 (avec un troisième pont sur le Rhône) à horizon 2030 s'avère bien sûr indispensable, dans ce calendrier, pour régler les problèmes de congestion et de



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



transit hors des flux courants de la ville d'Avignon et connecter le territoire gardois au territoire vauclusien de l'agglomération.

PRIORITE 4 : ACCELERER LE DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VELO ET DES MODES ACTIFS AVEC UN PROGRAMME D'ENVERGURE, UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS RENOUVELES

D. VALENCE, Président du COI

La pratique du vélo était peu abordée dans le rapport de 2018. Le COI voit une nécessité de massifier les aménagements avec aujourd'hui une enveloppe d'environ 50 M€/an d'appui aux collectivités territoriales. Le COI sera amené à constater dans ses prochains rapports, une appétence des collectivités, notamment en Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour réaliser des projets d'infrastructures cyclables dans les secteurs denses mais le levier de massification reste pour une part très large dans le périurbain. Avec un avis du COI sur l'enveloppe d'accompagnement.

J.P. SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région

La Région a la volonté de réaliser ses grands itinéraires cyclables régionaux mais aussi de les connecter aux projets de mobilité du quotidien. La Région travaille sur les 144 gares TER de la région pour les transformer en pôles d'échanges multimodaux adaptés à la pratique du vélo. La Région intervient en soutien aux investissements des projets portés par les Autorités organisatrices des Mobilités en matière de mobilités actives sur tout le territoire régional et pas seulement au niveau des métropoles et des grandes agglomérations. La Région ira même plus loin que la loi LOM dans les territoires où la Région sera AOT par substitution, avec la préparation d'un bouquet de services de mobilités qui intégrera la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien dans un souci d'équité du territoire et de diffusion massive des modes actifs en faveur de l'intermodalité. Aussi la Région, en tant que chef de file, est favorable à ce que tous les acteurs se mettent autour de la table pour avoir une véritable concertation et consolidation de nos stratégies et politiques qui sont très convergentes, comme nous le faisons aujourd'hui au côté de l'Etat dans le cadre du Plan de relance.

L.A. CARADEC, Vice-Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et Conseillère de la Métropole Aix Marseille Provence

La Métropole AMP et le Département soutiennent l'ensemble des projets d'infrastructures présentés au COI. L'efficacité des transports nécessite une vision systémique. Les infrastructures régionales et nationales sont certes très structurantes mais la qualité de fonctionnement des réseaux métropolitains est un enjeu tout autant vital sur l'organisation notamment urbaine, pour une efficacité des rabattements vers les grandes infrastructures ferroviaires. De ce point de vue, la décision de financement du Gouvernement d'investir est un signal important pour la réalisation du schéma métropolitain de la mobilité avec un axe particulier sur Marseille... La Région est un acteur fort et très engagé sur la mobilité mais nous pourrions imaginer, à des échelles plus fines de la métropole et de la ville de Marseille, des conventions de financement qui prennent en compte les infrastructures plus locales notamment sur les mobilités actives où le Département est aussi très engagé financièrement. Un partenariat Etat/Région/Département/Métropole/Ville est à regarder pour ces projets d'infrastructures locaux importants pour la structuration et le fonctionnement de la ville. –

J.Y. PETIT, Président Association RAMDAM

Les métropoles régionales sont très en retard sur les infrastructures cyclables. Les usagers du vélo sont en attente d'une véritable rupture dans le partage de la voirie pour gagner en part modale. Il s'agit de terminer la réalisation du schéma régional des vélos-routes (1200 km à achever dont la V65), de



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



booster les plans vélos métropolitains avec un soutien financier important (notamment de l'AFITF), de prendre en compte des modes actifs dans la rénovation des axes routiers départementaux en faveur des déplacements du quotidien. Les cyclistes attendent également la mise en place d'offres de services express métropolitains de transport, la réouverture aux services voyageurs de la ligne Aix-Rognac, l'automatisation de l'étoile de Veynes, le développement de l'emport des vélos dans les trains et les cars et enfin faciliter l'accessibilité et l'intermodalité des gares routières et ferroviaires.

PRIORITE 5 : AMELIORER LA COMPETITIVITE PORTUAIRE (PLUS QUE SA CAPACITE), RELANCER LE FRET FLUVIAL ET FERROVIAIRE ET FAIRE EVOLUER LA LOGISTIQUE VERS LA DECARBONATION

C. TOURASSE, Directrice régionale DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le GPMM est un atout pour la France en Méditerranée et qui nécessite de bénéficier d'une desserte ferroviaire performante pour accéder aux grands corridors européens et aux grands bassins urbains et industriels du nord de l'Europe. Le GPMM est dépendant pour cela de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et de la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon dans son entièreté, sur les deux sections nord et sud »

H. MARTEL, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille

Le GPMM est engagé dans une double démarche : mieux structurer l'axe Méditerranée-Rhône-Saône et la vision à 20 ans de la ZIP de Fos. Sur ces deux volets, les questions du report modal, de la décarbonation des industries et du transport, de la biodiversité dans la ZIP sont des sujets centraux au sein et dans l'environnement du port. Les investissements portuaires concernent les enjeux routiers (la liaison Fos-Salon et le doublement de la RD268 sont des enjeux centraux) et la connexion du Port au réseau ferré national. A noter pour le GPMM, entre 2014 et 2019, plus qu'un doublement du trafic ferroviaire de conteneurs maritimes et une croissance du segment des caisses mobiles qui sont des enjeux pour le développement du port avec des investissements à réaliser sur le réseau ferré portuaire connecté au chantier de TC de Clésud et à la gare de Miramas et pour disposer de faisceaux ferroviaires de réceptions à proximité des zones de chargement (faisceau secteur du Ventillon et dans la zone des terminaux à conteneurs). Ce qui nécessite aussi que les entrepôts et les grandes zones logistiques de dimension européenne et régionale du port et de son hinterland et disposant d'ITE, soient correctement connectés au réseau ferroviaire afin de favoriser le développement du fret ferroviaire sur le GPMM. Le segment du transport de remorques est en pleine croissance en France. Il y a un enjeu fort pour le Port de Marseille-Fos à connecter des autoroutes maritimes en forte croissance avec des autoroutes ferroviaires, avec la construction sur Fos d'un premier corridor au gabarit P400, pour se positionner sur du transport longue distance de marchandises en remorques en France. Sur le réseau ferré national, des études sont en cours sur la capacité du réseau dans le golfe et les besoins de rénovation, la mise en perspective ou pas du doublement de la voie unique qui dessert la zone de FOS et le positionnement d'un faisceau de réception de trains longs. Dans le cadre des Orientations d'Aménagement de la ZIP de Fos, le sujet d'optimisation de l'interface entre le transport maritime et le transport fluvial est mis sur la table mais ne fait pas consensus entre les différents acteurs de la zone mais une solution est à trouver par des mesures d'exploitation ou par des mesures d'infrastructures. Le gros handicap du fret fluvial sur l'axe Rhône-Saône est le problème des gabarits sous les ponts, du modèle économique du transport fluvial et le sujet des connexions entre le mode fluvial et les destinataires finaux que ce soient des zones logistiques ou des industriels le long des ports de l'axe Rhône-Saône. Ces difficultés sont étudiées dans le cadre de la mission confiée au GPMM par le Président avec déjà des réponses qui seront apportées en février-mars 2022.



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



Sur les bassins Est, les sujets portent sur la fermeture de la gare du Canet fin 2023 avec la reconstitution de cette fonctionnalité ferroviaire sur le réseau ferré portuaire, le raccordement de la rampe de St André pour accéder au réseau national depuis les terminaux conteneurs, le réaménagement du faisceau d'Arenc et la mise à disposition d'infrastructures de fret sur ce faisceau, la question des gabarits sous les tunnels du réseau ferré national qui dessert les bassins Est. Enfin les questions de DUP de CFAL sud et de franchissement du Rhône au sud de Lyon, la désaturation du nœud lyonnais sont des enjeux forts pour la compétitivité du GPMM notamment dans la perspective de l'ouverture du tunnel et des accès du Lyon-Turin. L'ambition du GPMM est d'être une porte d'entrée sud de l'Europe qui a vocation à desservir essentiellement par le train, le nord de l'Europe, l'Île-de-France jusqu'au Royaume-Uni.

J.P. SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région

La Région souhaite voir se développer une filière logistique soutenable. Elle ne peut plus accepter aujourd'hui un développement des échanges qui se ferait au détriment de la qualité de vie et de la santé des habitants.

M. DUFOUR, Directeur général Marché Marseille Méditerranée

Le MIN est une plateforme de logistique de produits frais situé à un carrefour logistique important, à l'intersection de deux autoroutes. Dans le cadre d'une politique de logistique urbaine du dernier km avec la ville de Marseille et la métropole, le MIN propose sur son site actuel, la création d'entrepôts et d'un hôtel logistique doté d'une centaine de quais poids-lourds et de 250 quais pour VUL. Les atouts de ce projet sont multiples avec la production en local d'ENR pour en faire un site neutre énergétiquement, la mise à disposition de véhicules légers électriques et H2 pour desservir tout le centre-ville de Marseille à terme en ZFE, limite l'artificialisation du sol, réduirait la congestion routière de 26% dans le centre de Marseille, améliore la qualité de l'air, intégrerait mieux la fonction logistique dans la ville avec la création de points-relais, la massification et la diminution des coûts de ces matières, favoriserait la logistique reverse, création de 1000 à 1200 nouveaux emplois dans les quartiers nord. Ce type de projet contribuera à la transition énergétique et la décarbonation de la logistique. Il anticipe l'explosion du e-commerce et des systèmes de livraison qui représentent aujourd'hui entre 5 à 6 livraisons/foyer/semaine mais représentera à horizon 2025, 17 livraisons/semaine/foyer. En termes de financement, le projet a un coût global d'investissement de 450 M€ et sera financé intégralement par des fonds d'investissements. L'enjeu aujourd'hui est de mettre les partenaires autour de la table et d'accélérer sur le phasage du projet qui va nécessiter une importante coordination entre acteurs et des montages juridique et technique. Des demandes fermes d'implantation ont déjà été déposés (La Poste, Stef, logistique et grande distribution)

PRIORITE 6 : UN PLAN D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Sur le territoire régional, l'Etat a la préoccupation de travailler sur la résilience des axes routiers, de manière anticipée, pour éviter les glissements de terrain, les chutes de pierres et de blocs et on estime à 200 millions d'euros sur 10 ans, les besoins pour mener à bien ce programme.



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



ATTENTES DES ACTEURS DU MONDE ECONOMIQUE

L. AMAR, Vice-Président CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence et membre CCIR Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les attentes du monde économique peuvent se résumer en quatre points : 1/ la mise en place de dessertes des portes d'entrée internationales et métropolitaines aux standards internationaux : l'accessibilité de l'aéroport AMP et la connexion efficace entre aéroport/gare VAMP/zones d'emplois, l'accessibilité du GPMM avec les projets routiers (contournement de Martigues-Port de Bouc, Fos/Salon, contournement d'Arles) et le contournement ferroviaire sud-est de la métropole lyonnaise), l'accessibilité du Port de Toulon autour du terminal de Brégaillon avec un doublement de la capacité foncière, une extension en mer d'une dizaine d'ha à horizon 2030, le développement des synergies avec les ports de Marseille et de Nice, le développement des plates-formes logistiques sur le moyen-Var avec un rôle structurant de la voie ferrée de Carnoules, la réalisation de la gare St Charles souterrain en respectant les calendriers.

2/ Le déploiement d'un système de transport fiable et performant pour les déplacements du quotidien grâce à une armature ferroviaire et l'accélération du projet de la ligne nouvelle : un axe ferroviaire littoral à délester avec un RER sur la Côte d'Azur, la desserte de la technopôle Sophia-Antipolis, la 4eme voie dans la plaine de l'Huveaune, l'avancement de la phase 4 pour la réalisation des sections entre le Muy-Cannes et Aubagne-Toulon, la fréquence sur la ligne Nice-Breil pour desservir la vallée des Paillons et un accroissement des offres sur les Chemins de Fer de Provence dans sa partie périurbaine dans la plaine du Var.

3/ L'amélioration de la desserte des zones d'emplois avec des solutions alternatives, des lignes de cars express, des pistes cyclables, des voies réservées aux TC et un focus sur les problématiques de desserte routière à partir de l'autoroute de la zone d'activité enclavée du Plateau de Signes et du Castellet.

4/ Mettre en œuvre les projets de logistique urbaine sur les trois métropoles et pour le développement économique de la Région, pour concilier les objectifs des collectivités d'apaisement des cœurs de villes, les contraintes des professionnels, la question du devenir de Mourepiane, le dialogue ville/port sur les sujets de maîtrise foncière, la logistique urbaine en lien avec la future gare souterraine St Charles, le MIN des Arnavaux

INTERVENTIONS DES ACTEURS ECONOMIQUES SUR LES PERSPECTIVES APPORTEES PAR L'INNOVATION POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

J. BLAIZE, Chef de projets innovation The Camp

Le projet Demoiselle, initiée par The Camp et la métropole AMP, vise à déployer un service de navette autonome, électrique, adaptable et à la demande pour des zones mal desservies périurbaines et rurales. Une expérimentation du service aura lieu dès début 2022, entre la Gare TGV d'Aix et la zone d'activités d'Aix La Duranne pour un cas d'usage spécifique sur des itinéraires variés et dans des environnements complexes. Ce service de navette à la demande est coordonné aux horaires des trains et réservable via une application dédiée ce qui permet une optimisation de la navette. L'objectif est de permettre aux collectivités de déployer ce type de service à moindre coût d'investissement avec de faibles impacts sur l'environnement en touchant le moins possible aux infrastructures existantes et avec un modèle économique acceptable.

N. LUKES, Dirigeant K-Motors

K-Motors est une jeune start-up basée à Cassis, soutenue par la Région SUD et la Métropole Aix Marseille Provence, dont l'activité de recherche et développement est centrée sur les



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR



insuffisances/freins de la batterie lithium en termes d'autonomie et de durée de vie. La solution technique proposée (Greenboost) par K-Motors consiste par le biais d'un module de supercondensateurs associé à un logiciel embarqué, adaptable à n'importe quelle batterie lithium, à récupérer un maximum d'énergie au freinage d'un véhicule puis à stocker l'énergie et à la restituer à l'accélération du véhicule. La solution permet un gain de durée de vie des batteries de 50 à 100% et un gain en autonomie (plus de 50%) ce qui permet de réduire les besoins en infrastructures de recharge. Dans le cadre de la LOM et de l'obligation de conversion des flottes de transport collectif à échéance de 2025, la transition s'avère coûteuse pour les transporteurs (1 bus thermique a un coût de 300 000 euros et 1 bus électrique sur 14 ans d'exploitation entre 700 et 800 000 euros). Cette technologie permet de rétrofiter un bus thermique en bus électrique au même coût. Le déploiement de cette technologie sera réalisé en 2022 sur des bus urbains de la métropole et pour des véhicules industriels avec Lohr Industrie.

CONCLUSIONS DES ECHANGES

Le COI se réjouit que sa démarche en 2018 ait joué un rôle unificateur des points de vue. Cette unité est toujours présente chez les acteurs aujourd'hui et le COI a bien ressenti cette forte mobilisation collective avec la présence d'un panel large d'acteurs qui vont globalement dans le même sens et autour également des sujets émergents que sont le fret, sous l'angle d'une solidarité des infrastructures avec le nord du territoire régional et la politique vélo. Le COI évaluera dans son rapport l'effet d'accélération par rapport à ce qui avait été identifié en 2018 avec quelques interrogations sur les projets routiers. Les éléments sur des problématiques d'acceptabilité et de consensus citoyen de certains projets locaux routiers seront à faire remonter au COI. Un bilan du calendrier et des 4 étapes du projet majeur de la ligne nouvelle sera effectué afin de vérifier que les précédentes préconisations du COI concordent avec le calendrier souhaité par tous les acteurs.

L'Etat reconnaît l'importance de mener rapidement les différents projets majeurs d'infrastructures routières et ferroviaires de notre région qui sont de dimension nationale, régionale mais aussi locale car ces projets viennent répondre aux attentes des acteurs locaux en termes d'amélioration de la qualité de vie, sanitaire, d'impacts sur les circulations du quotidien. La métropolisation des départements littoraux se traduit par des phénomènes de congestion majeurs et de fortes difficultés de circulation pour les habitants. Cette situation justifie une attention forte aux questions de logistique urbaine, justifie l'investissement fort de l'Etat au profit des métropoles régionales (plan Marseille en Grand et Plan de relance). L'attractivité de notre territoire dépendra des investissements qui seront réalisés au-delà de nos limites administratives, notamment en AURA en ce qui concerne le CFAL. La question de la résilience de nos infrastructures face au changement climatique et au risque sismique, préoccupation sur l'est de la région, est aussi à prendre en compte dans nos orientations d'investissements.

La Région se félicite que, dans cette mobilisation et cette cohésion, les associations d'usagers aient été intégrées. Nos projets d'infrastructures de transport ont vocation à améliorer notre cadre de vie, la santé, le développement économique, la transition écologique. Ici se joue aux travers de ces projets d'infrastructures une part de la dynamique locale, nationale et européenne et la démonstration de la réussite de l'association de l'économie, de la qualité de vie et de la protection de l'environnement.