

VOLET MOBILITÉ DU CPER PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Un milliard et demi d'euros à consommer sans modération



Six mois après avoir paraphé la « lettre d'intention », Clément Beaune et Renaud Muselier ont gravé dans le marbre les projets du volet mobilité du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027 ce 1er décembre. Un engagement Etat / Région de 770 M€ qui devrait se doubler avec l'apport de l'Europe et des autres collectivités. Tour d'horizon.

Le temps, c'est de l'argent. Au terme de six mois d'échanges « torrides, virils mais corrects », dicit Renaud Muselier, Clément Beaune, ministre délégué aux Transports, et le président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont paraphé le volet mobilité du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027 ce 1^{er} décembre dans le grand hall de l'hôtel de région à Marseille (Bouches-du-Rhône). « Les négociations ont duré jusqu'à tard pour rendre les arbitrages... et l'enfant est là ! », a plastronné le chef de l'exécutif régional. L'effet Jeux olympiques ? En un semestre, l'enveloppe transport du CPER a suivi la courbe de l'inflation : le 20 juin, lorsque Clément Beaune était venu signer la lettre d'intention, Etat et Région annonçaient un engagement paritaire de 337 M€. La version définitive du contrat a vu les deux partenaires gonfler leur engagement de quelque 50 millions chacun : 385 millions x 2, cela donne in fine 770 M€. Cette somme sera doublée avec l'abondement des collectivités qui participeront à la mise en œuvre des projets dans leurs territoires. « 1,5 milliard d'euros d'engagements d'ici 2027, c'est un montant inédit, historique », a osé le ministre. Et le chiffre pourrait encore grimper avec l'apport d'une annexe « JO », les Alpes françaises étant désormais seules en lice pour organiser les JO d'hiver en 2030*.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Si les crédits ont changé de dimension, la tonalité du CPER est inchangée : celui-ci porte toujours la marque verte de la transition écologique. Une griffe

écologique dont la Région Paca a justement fait l'alpha et l'oméga de son action. Un mantra qu'elle incarne en tant que territoire pilote de la planification écologique, un statut gravé dans le marbre d'un protocole paraphé le 14 novembre

En un semestre, l'enveloppe transport du CPER a suivi la courbe de l'inflation : le 20 juin, lorsque Clément Beaune était venu signer la lettre d'intention, Etat et Région annonçaient un engagement paritaire de 337 M€. La version définitive du contrat a vu les deux partenaires gonfler leur engagement de quelque 50 millions chacun : 385 millions x 2, cela donne in fine 770 M€.

2022 par Renaud Muselier et Elisabeth Borne. Et qu'elle assume haut et fort à grand renfort de publicité avec un premier budget « 100 % vert » et un plan climat estampillé « Une COP d'avance », déclinaison maline des « Conférences des parties sur le climat » (COP) de l'ONU.

« 1,1 milliard d'euros seront ainsi engagés d'ici 2027 pour développer et moderniser les infrastructures ferroviaires, cyclables, maritimes et les transports en commun. En particulier, ce nouveau contrat permettra de financer les premières études et travaux des Services express régionaux métropolitains (Serm), notamment autour de Marseille », a égrené Clément Beaune.

LE RAIL EN FORCE

Le rail se taillera la part du lion avec une enveloppe de 643,6 M€. Deux cent soixante-dix-huit millions seront engagés afin notamment de financer la régénération de la desserte ferroviaire

des Alpes du Sud et des lignes Nice-Breil et Cuneo-Vintimille dans les Alpes-Maritimes. Les études de préfiguration et les premiers travaux des Serm capteront pour leur part 162 M€, quand le fret ferroviaire, parent pauvre

du transport de marchandises, bénéficiera de 102 millions, la moitié de cette manne étant fléchée vers le projet de modernisation de la gare fret de Miramas (Bouches-du-Rhône). Ces crédits

viendront s'ajouter aux 3,5 milliards prévus pour le projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), dont le financement est assuré hors CPER.

371 M€ POUR LE PORT

Le Grand Port maritime de Marseille (GPMM) sera l'autre grand gagnant de la contractualisation : une enveloppe de 371 M€ est mobilisée pour financer sa transition énergétique et la décarbonation de ses activités. Cent trente-cinq millions sont prévus pour les opérations de connexion électrique des navires à quai et 50 M€ seront consacrés à l'amélioration des branchements ferroviaires pour favoriser le report modal.

LES ROUTES AU SECOND PLAN

Les routes sont les grandes victimes du changement de paradigme, avec une réduction de moitié de leur enveloppe de financements par rapport ➡➡➡

« 1,1 milliard d'euros seront ainsi engagés d'ici 2027 pour développer et moderniser les infrastructures ferroviaires, cyclables, maritimes et les transports en commun. En particulier, ce nouveau contrat permettra de financer les premières études et travaux des Services express régionaux métropolitains (Serm) », a égrené Clément Beaune, ministre délégué aux Transports.



Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Clément Beaune, ministre délégué aux Transports, et Christophe Mirmand, préfet de la région Paca.

➔ au précédent CPER. Reléguées au rang de symboles de l'ancien monde émetteur de CO₂, les rubans de bitume disposent d'une enveloppe de 338 M€. « On réduit l'enveloppe, mais on ne les oublie pas... », a tenté de rassurer Clément Beaune.

Plus de 100 millions seront dédiés au désenclavement et la modernisation des itinéraires alpins. Sur cette liste, on recense quelques grands projets en gestation depuis des décennies : la liaison Grenoble-Sisteron, la rocade de Gap (Hautes-Alpes), la desserte de Digne (Alpes-de-Haute-Provence), les RN 85 et 94, etc. Dans les Bouches-du-Rhône, le CPER prévoit de financer un autre serpent de mer : le contournement Martigues-Port-de-Bouc, une voie express de 7,7 km dont la réalisation était déjà intégrée dans deux précédentes contractualisations (les CPER 2000-2006 et 2015-2020 contenaient une enveloppe cumulée de 79,5 M€ sur un

devis estimé de 180 M€). Autre projet crucial pour la desserte de zone industrielle-portuaire de Fos : la liaison Fos-Salon. Objet d'un débat public fin 2020 sous l'égide de la commission nationale éponyme, ce projet attend désormais de connaître son tracé définitif. Une étape clef avant l'enquête publique. Le CPER contient une enveloppe pour financer la suite des études qui permettront de déterminer le phasage de l'opération et d'affiner le devis estimé aujourd'hui entre 275 et 500 M€ TTC.

55 M€ POUR LES VOIES BUS

La route peut également servir aux transports collectifs : 55 M€ seront consacrés à l'aménagement des voies réservées aux bus et au covoiturage sur le réseau routier de l'aire métropolitaine marseillaise. Dans le même esprit, le CPER prévoit d'engager 90 M€ pour finaliser le schéma régional des véloroutes et des voies vertes. Le changement climatique menace les infrastructures existantes. « Etat et Région vont ainsi mobiliser 15 M€ pour financer des études qui permettront d'analyser les risques pesant sur le système de transport régional et de construire des plans d'actions territorialisés pour répondre à ces risques », a indiqué le ministre. L'Etat complétera cet effort avec des opérations financées dans le cadre du Programme national de modernisation du réseau routier doté de 200 M€.

WILLIAM ALLAIRE

* Le 29 novembre, le Comité international olympique (CIO) a déclaré officiellement l'entrée de la candidature des Alpes françaises en dialogue ciblé, en faisant le seul « hôte pressenti » pour l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030.



© Photos Robert Poulain

DES CPER QUI JOUENT RÉGULIÈREMENT LES PROLONGATIONS

La maquette financière officiellement actée, place maintenant à la mise en œuvre des opérations. Un exercice qui donne régulièrement lieu à son lot d'impondérables.

Ce ne sont pas que des millions et des milliards sur le papier ! », a martelé le président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, avant de parapher le volet mobilité du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027. Un constat freudien ? La maquette financière officiellement actée, place maintenant à la mise en œuvre des opérations. Un exercice qui donne régulièrement lieu à son lot d'impondérables. Des imprévus qui occasionnent retards, changements de pied... et se traduisent par

la négociation d'avenants et la prolongation de la contractualisation. L'édition 2015-2020 du CPER n'avait pas dérogé à la règle avec une prorogation de deux ans des chantiers mobilité (jusqu'à fin 2022). Fin 2020, à l'échéance théorique du précédent CPER, les opérations du chapitre « Dynamiser l'accessibilité multimodale » doté d'une enveloppe de 925 M€ (dont 413 M€ de l'Etat et 512 M€ de la région) affichait un taux de consommation des crédits de 68 %. Les routes et les pôles multimodaux n'étaient engagés qu'à 51 %, avec un niveau de mandatement faiblard de 25 à 30 %. ➡➡

La mise en œuvre des CPER donnent lieu régulièrement à des imprévus qui occasionnent retards... et se traduisent par la négociation d'avenants et la prolongation de la contractualisation.

Dans un rapport dressant le bilan de la contractualisation fin 2020, le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) pointait notamment « une difficulté pour l'Etat et son administration à mettre en œuvre des projets de développement des politiques publiques régionales ».

→ Le plus gros poste, le ferroviaire, n'était quant à lui engagé qu'à 64 %, victime « d'une incapacité de la SNCF à mobiliser les moyens d'études et de travaux pour être au rendez-vous », observait le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) dans un rapport* dressant le bilan de la contractualisation fin 2020. Plus généralement, le Ceser pointait notamment « une difficulté pour l'Etat et son administration à mettre en œuvre des projets de développement des politiques publiques régionales ».

Une inefficacité qui s'expliquerait par de multiples raisons : « le millefeuille de responsabilités entre les multiples collectivités impliquées qui oblige à de nombreuses consultations et conventions annexes ; la complexité des procédures, notamment européennes, qui conduit à de multiples blocages de forme ; les changements incessants dans les organisations administratives et les agences publiques diverses ; et enfin, le manque de respect des engagements financiers de l'Etat ».

PROJETS SERPENTS DE MER OU PAS ENCORE FICELÉS

Trois ans plus tard, les freins dénoncés par le Ceser ont-ils disparu ? En consultant la liste des projets inscrits à la programmation du CPER 2023-2027, le doute est permis. Nombre d'opérations sont soit dans les tuyaux depuis des lustres (Martigues-Port-de-Bouc, Sisteron-Grenoble...), soit, a contrario, à un stade encore très précoce des procédures.

La mise en œuvre des Services express régionaux métropolitains (Serm) par exemple dépendra de l'issue des discussions entre collectivités. Des négociations qui devraient se dérouler avec en toile de fond les échéances des municipales de 2026. Un contexte électoral souvent peu propice à la concorde...

WILLIAM ALLAIRE

* ceser.maregionsud.fr/fileadmin/user_upload/Annuaire/Avis_et_Documents/ECONOMIE/2021.04.21_Bilan_d_execution_2020_du_Contrat_de_Plan_Etat_Region_-_2015-2020_.pdf



L'amélioration de la desserte en TER est au programme de ce contrat de plan entre l'Etat et la Région.

LES PRINCIPA

Dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région (CPER), un engagement de 770 M€ a été signé. Mais quelles seront les infrastructures qui en profiteront ?

DANS LES ALPES-DE-HTE-PROVENCE

- L'ascenseur valléen de l'Ubaye, qui doit relier Barcelonnette au Sauze, fait partie de ce CPER. La communauté de communes de la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon a lancé une mission d'étude et d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son projet de téléporté. Coût estimé de l'opération : 24 M€.

- La sécurisation des itinéraires routiers alpins est aussi prévue dans ce CPER. Il s'agit d'une série de travaux sur diverses routes, dont des cols alpins.

- La desserte routière de Digne, sur la section Digne-Malijai, est un des chantiers emblématiques. Une partie de ce chantier sur la RN 85 était inscrit au contrat de plan 2015-2020, mais cela n'a pas suffi. Le comité des financeurs s'est déjà engagé à apporter les 15,9 M€ qui manquaient pour poursuivre l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains via le CPER 2023-2027.

DANS LES HAUTES-ALPES

- Régénération de l'Etoile de Veynes vers la région Auvergne-Rhône-Alpes et Briançon. Cette ligne de chemin de fer a déjà fait l'objet d'une aide dans le cadre du CPER 2015-2020. Il s'agit d'un nœud



UX PROJETS

ferroviaire important entre Grenoble (Isère), Gap et Briançon.

- Etude et travaux pour l'amélioration des temps de parcours Marseille-Briançon.

- Sécurisation des itinéraires routiers alpins.

- Améliorations de l'itinéraire Siste-ron-Grenoble.

- Fin de la rocade de Gap. Ce chantier est un des serpents de mer ou une Arlésienne de notre région. Le chantier est prévu depuis 1976 et en chantier depuis 2014. Mais il manque une section de 3 km. Le maire de Gap a obtenu l'accord, en avril dernier, du préfet de région pour se voir confier la maîtrise d'ouvrage des sections Sud et Nord de la rocade. L'Etat achèvera la section centrale en 2025.

- Traversée de La Roche-de-Rame. Là aussi, le sujet fait polémique. Les habitants de cette commune traversée par la RN 94 ont déjà manifesté pour demander « une vraie déviation ». Dans le cadre de la perspective des JO d'hiver de 2030, la résorption de ce point noir routier devrait être acté.

DANS LES ALPES-MARITIMES

- Le CPER va accompagner des travaux de régénération des lignes de chemin de fer Nice-Breil et Cuneo-Vintimille.

- Au sein de la métropole Nice Côte d'Azur, une étude de préfiguration du RER métropolitain va être aidée par le CPER.

- Des aménagements de pistes cyclables

seront aussi accompagnés.

- Un plan d'investissement pour les chemins de fer de Provence, dont la ligne qui relie Nice à Digne, sera aussi mis en place dans le CPER.

DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

- Les études pour le RER métropolitain seront prises en compte dans ce nouveau CPER.

- La poursuite des travaux sur la ligne ferroviaire Aix-Marseille est aussi inscrite dans le CPER. Il s'agit de réduire le temps de parcours et de voir pour une halte ferroviaire de Plan de Campagne.

- La régénération de la ligne de TER de la Côte Bleue est aussi actée.

- Les chantiers pour créer de nouvelles voies réservées pour les bus sur l'autoroute aux entrées et sorties de la métropole Aix-Marseille sont dans le CPER.

- Un projet stratégique pour le Grand Port maritime de Marseille (GPMM) : le CPER prend en compte la réalisation du terminal de transport combiné fer-route.

- Les connexions électriques des navires à quai sur le GPMM sont aussi dans le CPER.

- Voici un sujet polémique pour les défenseurs de l'environnement et attendu par beaucoup d'acteurs économiques d'Arles. La requalification de la RN 113 à Arles est dans les tuyaux du CPER.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) a confié au groupe Egis la réalisation des études préalables au dossier d'enquête publique du projet de contournement autoroutier d'Arles (25 km). Un projet serpent de mer, dont le coût est estimé à près de 750 M€.

- Le contournement Martigues/Port-de-Bouc est pris en compte dans ce CPER.

DANS LE VAR

- Ce nouveau CPER va permettre de financer les études de préfiguration du Serm toulonnais, ou Service express régional métropolitain.

- Comme à Marseille, la transition écologique du port de Toulon, avec la poursuite de l'électrification des quais, est prévue.

- Aménagement de pistes cyclables.

- Adaptation des accès aux bassins portuaires de Toulon-La Seyne pour accompagner le développement de services d'autoroute ferroviaire.

DANS LE VAUCLUSE

- Travaux sur le carrefour de Bonpas et de Mondragon.

- Développement des itinéraires cyclables. Le Département de Vaucluse y tient dans le cadre de la politique de développement de transports alternatifs et de mise en valeur des territoires, pour du tourisme en mode doux.

- Allongement des quais sur l'axe Cavailon-Le Thor-Montfavet.

- Etudes de préfiguration du Serm de l'aire avignonnaise, comme à Toulon ou Marseille, afin de développer les transports en mode RER métropolitain.

- Finalisation de la déviation d'Orange.

Ce projet est pris en compte par le CPER. Le conseil départemental réalise actuellement les ouvrages les plus complexes de la phase 1 de la déviation d'Orange, trois ponts et une portion en 2x2 voies. Livraison en 2026. Un chantier attendu depuis 50 ans...

William Allaire
et Frédéric Delmonte