

# Bilan mi-parcours du volet ferroviaire du CPER PACA 2007-2013

## Pilotage de l'État

---

**Clémentine HARNOIS – Service Transports  
Interurbains**

---

**Jean-Christophe LEYDET – DREAL PACA**

---



# SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
● <i>Le CPER : présentation, objectifs</i>	3
● <i>Objectifs et démarche de l'étude</i>	7
● <i>La grille multi-critères de comparaison des projets</i>	9
● <i>Comparaison des projets : le pilotage</i>	15
● <i>Conclusion - questions</i>	17



# Les CPER (contrats de projets Etat - Région)

---

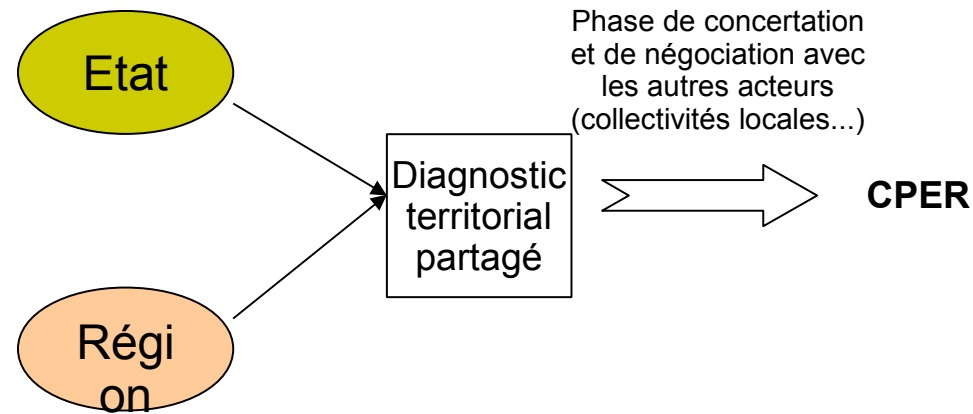
Document qui fixe les engagements pluriannuels (période de 7 ans) de l'Etat et de la Région sur les grands axes d'une stratégie commune

Nouvelle génération d'engagements contractuels pluriannuels entre l'Etat et les Régions, pour logique de projet après la logique de planification



# Les CPER (contrats de projets Etat - Région)

## Réalisation du CPER



Suivi du CPER : suivi annuel --> bilan des engagements + évaluation des opérations grâce à des critères prédéfinis

Une révision à mi-parcours + possibilité d'ajustement par des avenants

# Les CPER (contrats de projets Etat - Région)

---

Le CPER PACA 2007-2013 : 840 millions € État / 826 millions € Région PACA

## Les grandes priorités :

Améliorer l'accessibilité et faciliter les relations internes (volet ferroviaire + portuaire du CPER)

Renforcer et promouvoir l'attractivité du territoire, l'innovation et la création d'emplois

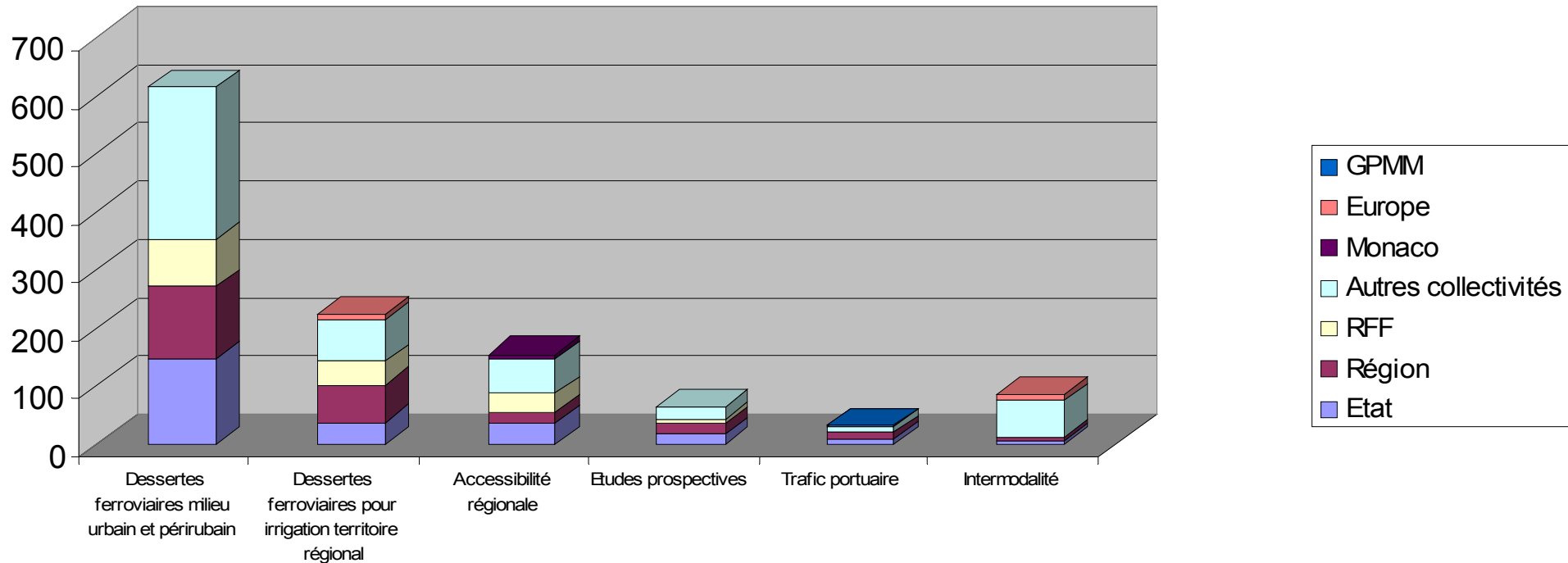
Optimiser la gestion des ressources naturelles, prévenir et gérer les risques

Tirer parti du processus de métropolisation et assurer développement, aménagement et solidarité des territoires ruraux



# Les CPER (contrats de projets Etat - Région)

Volet ferroviaire : environ 30 % de l'enveloppe du CPER



## Projets « phare » :

- Fin des travaux de modernisation de la ligne Marseille - Aix
- Troisième voie entre Marseille et Aubagne
- Troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer
- Etudes de la LGV PACA
- Modernisation de la ligne des Alpes

...

# Objectifs et démarche de l'étude

---

## Les objectifs

Analyse du pilotage du volet ferroviaire du CPER sur la première période, notamment le positionnement de la DREAL

Comparaison des projets restant à engager ou envisagés au travers d'indicateurs intégrant des éléments de contexte national et régional

## La démarche

Des entretiens réalisés auprès des collectivités locales partenaires

Une analyse fine du contexte national des transports et du contexte socio-économique régional

Des approfondissements menés projet par projet

# Objectifs et démarche de l'étude

---

## Les enjeux

Une approche plus approfondie de l'avancement des projets – pas seulement l'unique indicateur du taux d'engagement à mi-parcours

Permettre la comparaison entre tous les projets – certains concernant le fret, d'autres les voyageurs / certains en phase travaux, d'autres en phase études

Une première approche prospective des projets qui pourraient faire l'objet de financements futurs de l'Etat

## Les principaux résultats

Une grille de comparaison multi-critères pour l'ensemble des projets ferroviaires

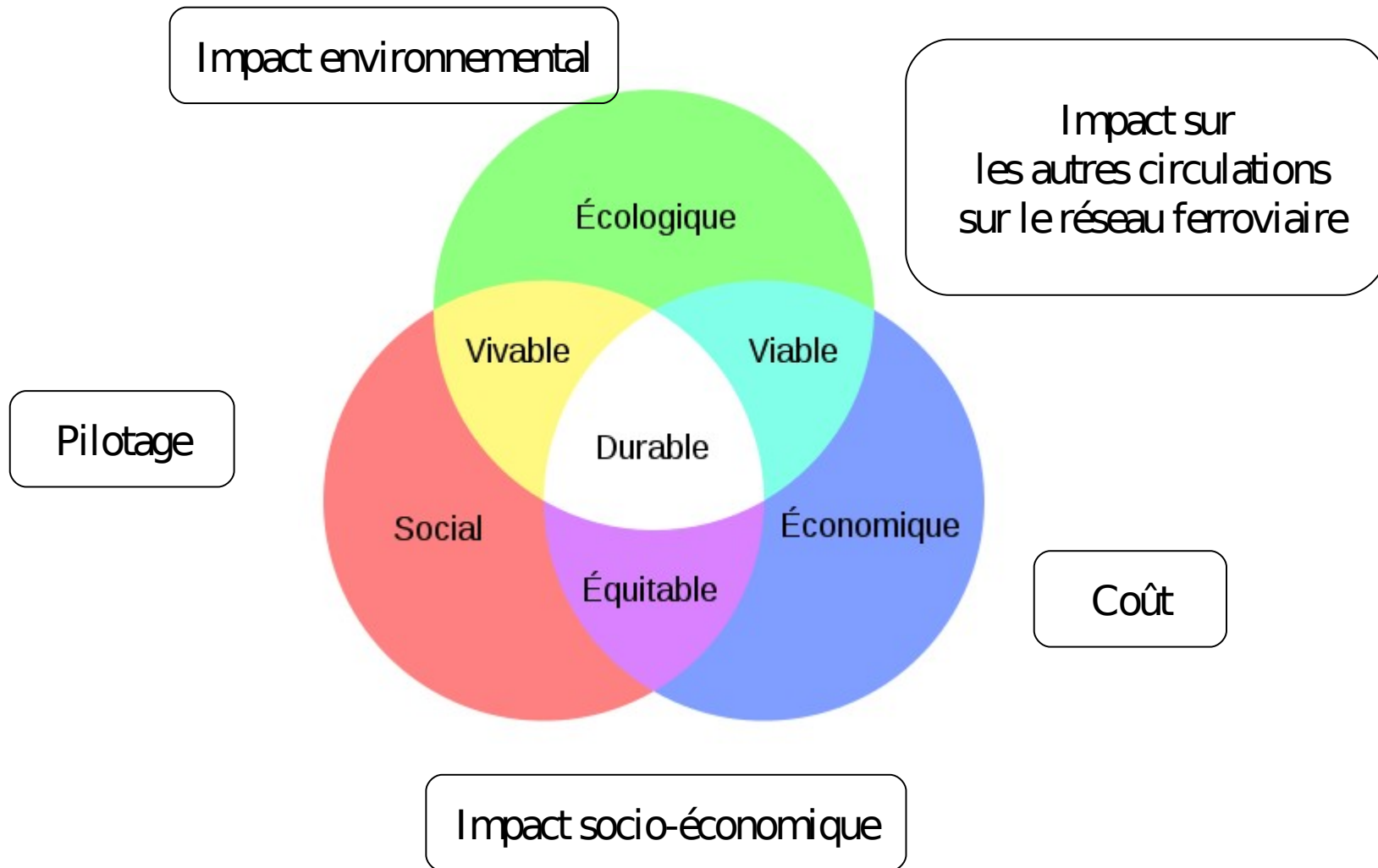
Tous les projets du CPER passés au crible de la grille

Des propositions pour de nouveaux indicateurs de suivi des volets ferroviaires du CPER



# La grille multi-critères

## Les éléments de comparaison → vers une grille « DD »



# La grille multi-critères

## Critère 1 : enjeux locaux de transports/déplacements

Analyse du besoin de transport/mobilité sur la zone d'influence du projet

Un indicateur qualitatif décliné en 5 valeurs de « Très faible enjeu local » à « Très fort enjeu local »

Trets -  
Carnoules

Terminal  
d'autoroute  
ferroviaire

Aménagement  
des voies  
d'accès aux  
bassins de  
Fos

3° voie  
Marseille -  
Aubagne

Aménagement  
des voies  
d'accès aux  
bassins de  
Fos

Très faible  
enjeu local

Très fort  
enjeu local

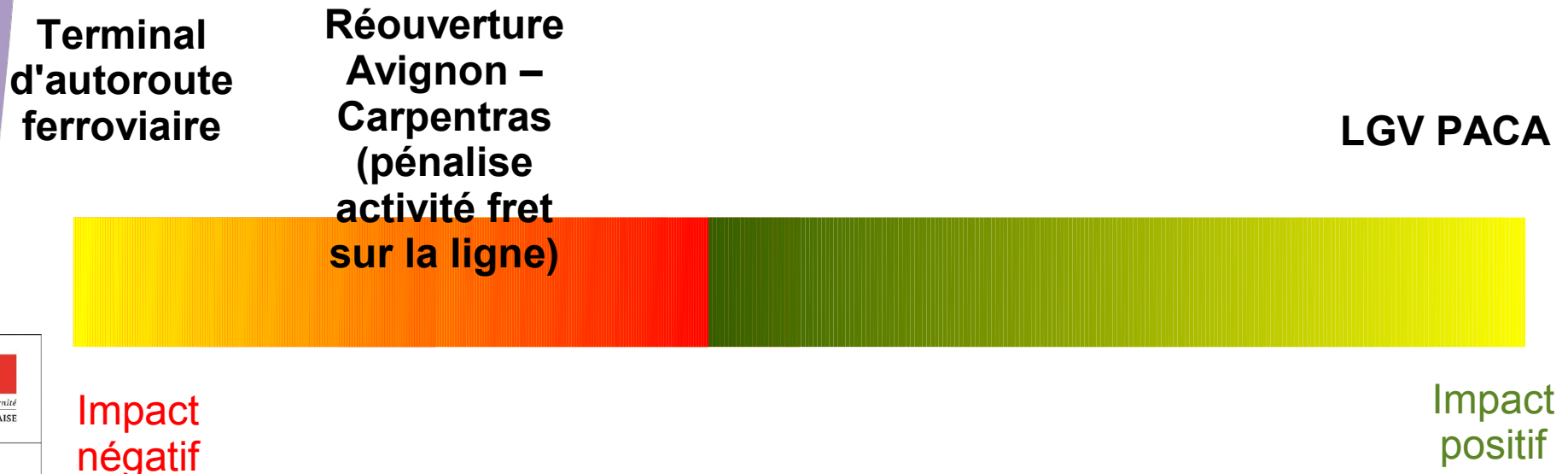
# La grille multi-critères

## Critère 2 : impact sur le reste du réseau ferroviaire et les autres circulations

Les effets positifs (désaturation...) ou négatifs (perte d'effet massification...) du projet sur les circulations ferroviaires

Un indicateur qualitatif décliné en 5 valeurs de « Impact négatif » à « Impact positif »

Pour la plupart des projets, pas d'impacts sur les autres circulations



# La grille multi-critères

## Critère 3 : impact socio-économique

Analyse des indicateurs « classiques » quand ils ont été calculés (études DUP) : taux de rentabilité interne, bénéfice actualisé...

Et pour tous les projets, calcul d'un nouvel indicateur :

Pour les projets fret, 
$$\frac{\text{Nombre UTI supplémentaires} \times \text{km}}{\text{investissement}}$$

Pour les projets voyageurs, 
$$\frac{\text{Nombre de voyageurs supplémentaires} \times \text{km}}{\text{investissement}}$$



# La grille multi-critères

## Critère 3 : impact socio-économique

LGV PACA

Réouverture  
Trets –  
Carnoules  
voyageurs

Avignon -  
Carpentras

Modernisation  
de la ligne  
Cannes -  
Grasse

Travaux sur  
les voies  
ferrées  
portuaires  
bassins Est

3° voie  
Marseille -  
Aubagne

Marseille – Aix  
phase 2

Projet peu  
intéressant  
d'un point  
de vue  
socio-  
économique

Impact  
socio-  
économique  
très positif

# La grille multi-critères

## Critère 4 : impact environnemental

Un nouvel indicateur : tonnes de CO<sub>2</sub> économisées par le projet en phase exploitation

Ne tient pas compte du bilan CO<sub>2</sub> de la phase chantier

Calculé à partir d'hypothèses de report modal



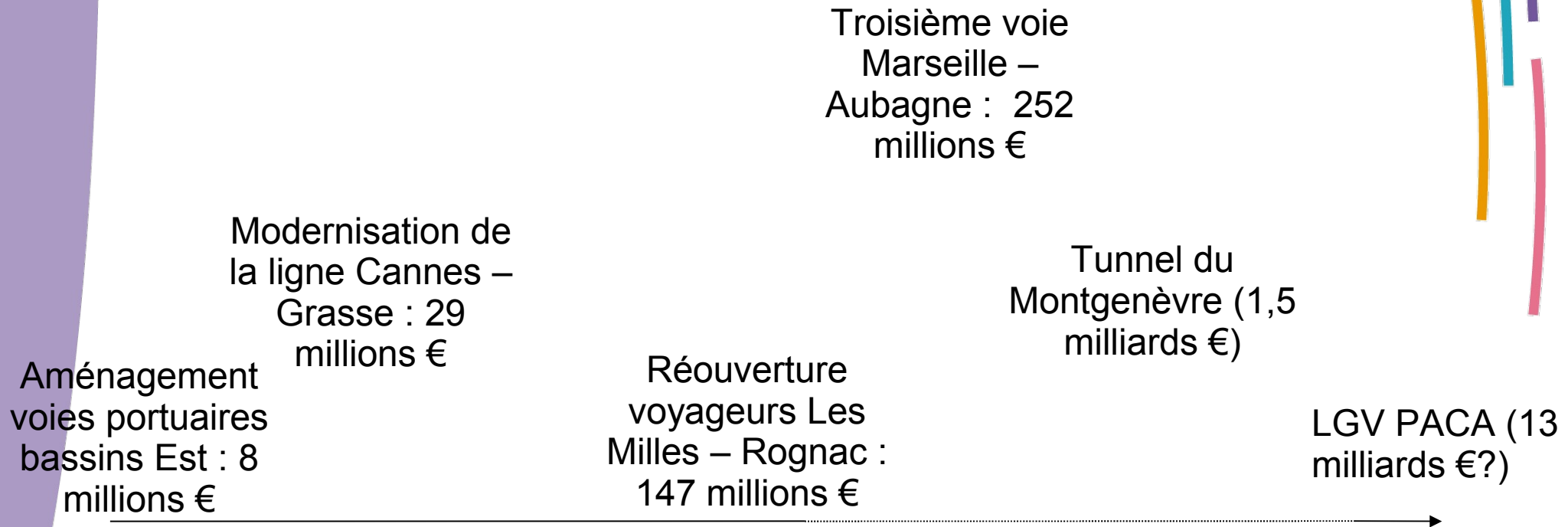
Impact  
environnemental  
modéré

Très fort enjeu  
environnemental

# La grille multi-critères

## Critère 5 : coûts (investissement)

Très variable selon les projets



Pour les projets engagés : respect des coûts et des délais et si non respect, les explications

Pour les projets futurs : difficultés prévisibles

---

## Éléments de comparaison entre projets

Pour les projets engagés : respect des coûts et des délais et si non respect, les explications

Pour les projets futurs : difficultés prévisibles

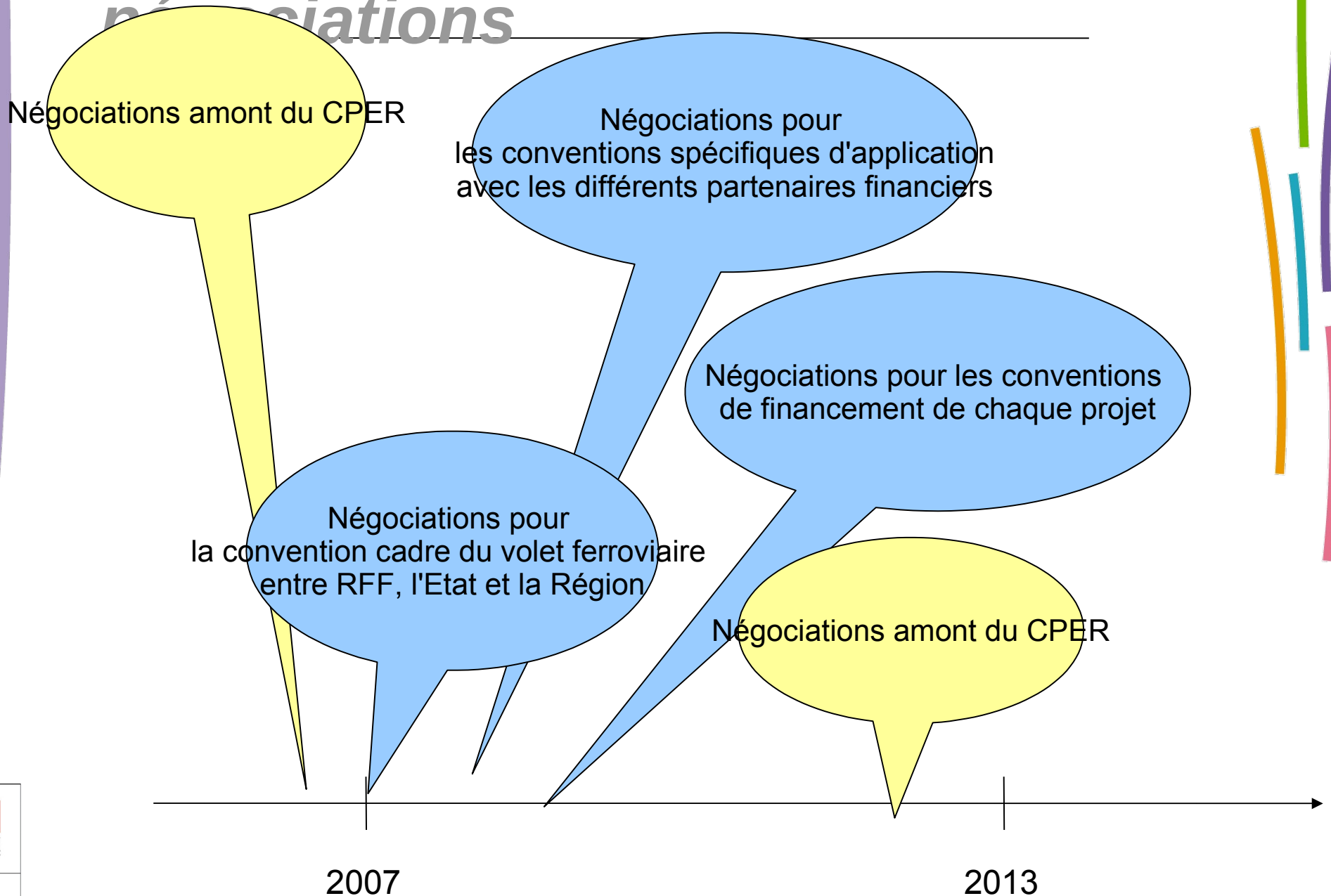
## Positionnement stratégique des différents partenaires

Les positions communes et les divergences

Les pressions et attentes des uns et des autres pour le CPER actuel et pour le prochain CPER



# Les différentes phases de négociations



# Conclusion

---

L'étude a confirmé la persistance des conditions d'élaboration du CPER et le renforcement des enjeux malgré la crise :

- Raccordement de la région aux grands axes européens,
- Desserte des pôles urbains régionaux en lien avec la péri urbanisation,
- Désenclavement des territoires,
- Environnement (bruit, pollution de l'air, pression sur les espaces)
- Contribution de l'accessibilité au développement économique

L'étude a permis une évaluation des projets en cours et a apporté une analyse externe avec des indicateurs sortant de la logique des

