

Région



Observatoire Régional des Transports PACA – 07/11/14

---

Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

## Colloque Annuel

# « *Les projets de transport en PACA: Bilans et Perspectives* »

## Bilan du CPER 2007 - 2013

Didier BIAU

Directeur Adjoint et Chef du Service Infrastructure et Développement

–

Direction des Transports et des Grands Equipements

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur



# Plan de la présentation

---

1. Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées
2. Bilan CPER Ecomobilité : Accord-cadre Etat-Région-ADEME
3. Enjeux de l'AOT Régionale
4. Les perspectives et le nouveau contexte qui se dessinent



# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées

---

- La programmation 2000-2006 avait été consacrée aux études et à la réalisation de travaux préparatoires, hormis la réalisation de la modernisation Aix Marseille phase 1, achevée en 2008.
- Pour la période 2007-2013, 5 axes de réalisation ont été retenus :
  - Développer la desserte ferroviaire régionale en milieu urbain et périurbain,
  - Développer les dessertes régionales pour l'irrigation du territoire régional
  - Améliorer l'accessibilité de la région
  - Etudes prospective et de réouverture de ligne
  - Intermodalité fret et voyageur.



# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées : Eléments financiers

- L'engagement de l'Etat et de ses établissements publics, de la Région et des collectivités associées représentent près d'1 Milliard d'euros d'investissements ferroviaires sur la période 2007-2013
- Le taux d'engagement moyen du CPER à fin 2013 a été de 97% pour les opérations visant à « Développer la desserte ferroviaire régionale en milieu urbain et périurbain »
- Le taux de mandatement est proche de 60 %, ce qui traduit le bon avancement des opérations dont plusieurs ont été mises en service

<b>Engagements</b>	<b>Ferroviaire voyageur - CPER 2007-2013</b>	223 855 520 €
<b>Régional</b>	PEM hors CPER	88 570 467 €
	<b>Total 2007-2013</b>	<b>312 425 987€</b>

- Pour la Région, les engagements financiers sur la période représentent plus de 300M€ hors Matériel roulant et hors fonctionnement



# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées : LIGNE DES ALPES

- **CPER 2007/2013 :**
  - Régénération des voies sur la section Aix-en-Provence – Briançon :
    - Participation Région à hauteur de 21,5 M€ environ
  - Etude AVP d'augmentation de capacité sur Aix-Manosque
    - Participation Région à hauteur de 1,8 M€ environ
- **Enjeu du prochain CPER :**
  - Poursuite de la régénération des voies avec en priorité la section Briançon-Montdauphin
  - Modernisation de l'étoile de Veynes
  - Augmentation de capacité sur Aix-Manosque-La Brillanne





# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées : La modernisation de la ligne Nice-Breil

---

Ligne à voie unique reliant Nice à Breil

Financement de 35M€ réparti à parts égales de 8,75 M€ entre l'Etat, la Région, le Département des Alpes Maritimes et R.F.F.

Objectif : offrir aux usagers entre Nice et Breil un aller-retour/heure, avec renforcement à la demi-heure en heure de pointe dans le sens le plus chargé soit 19 trains par jour.

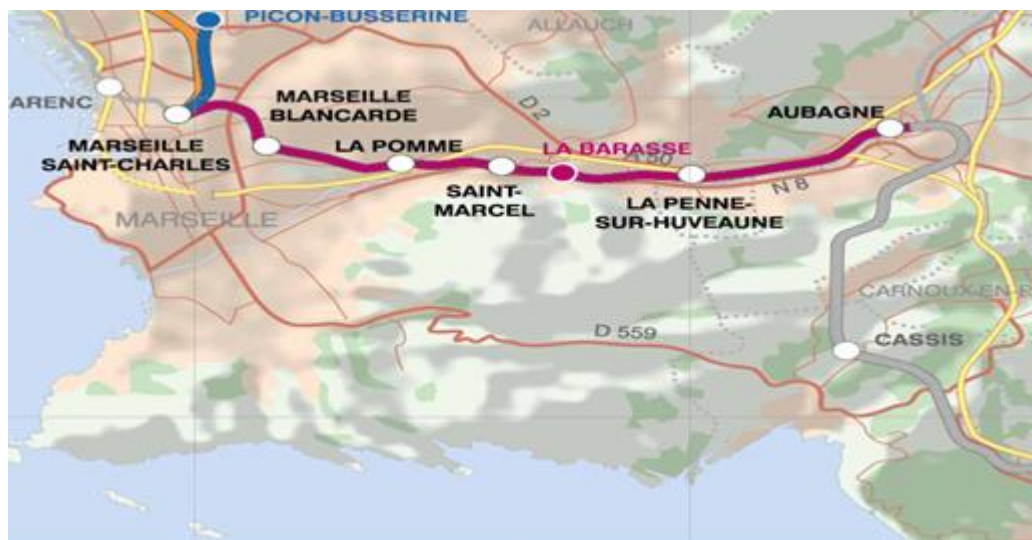
Les travaux ont porté sur :

- la modernisation de la voie,
- la mise en place d'une signalisation automatique entre Drap et Breil,
- la création de 2 évitements à Peille et Sospel pour le croisement des trains.



# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées : Marseille Aubagne Toulon

- 13km de voie supplémentaire entre La Blancarde et Aubagne ;
- une signalisation modernisée entre La Blancarde et Saint Charles (déjà mise en service) ;
- Des gares modernisées ou nouvelle (La Barasse).
- Services en heure de pointe (à terme 2016):
  - **4 trains par heure semi direct Marseille Aubagne Toulon;**
  - **3 navettes** omnibus Marseille Aubagne.
- Mise en service en décembre 2014 avec montée en charge des offres en pointe la première année



Montant global	ETAT	Région PACA	CG13	RFF
4 573 500	1 280 600	1 280 600	1 280 600	731 700
14 100 000	3 948 000	3 948 000	3 948 000	2 256 000
20 100 000	4 700 000	8 700 000	6 700 000	-
9 600 000	3 200 000	3 200 000	3 200 000	-
8 400 000	2 800 000	2 800 000	2 800 000	-
195 600 000	53 866 667	53 866 667	53 866 666	34 000 000
252 373 500	69 795 267	73 795 267	71 795 266	36 987 700



# 1/ Bilan CPER des opérations ferroviaires réalisées : Avignon TGV Avignon Centre Carpentras

---

- Opération scindée en 2 :
  - La Virgule d'Avignon mise en service fin 2013 (objectif le 1/4h en HP)
  - Avignon – Carpentras mise en service en avril 2015 (objectif la 1/2h en HP)
- **117M€ pour la partie Infrastructure inscrite au CPER** dont 37,25M€ pour la Virgule et 75,05M€ pour Sorgues/Carpentras, financés à hauteur de :
  - 50% par l'Etat et la Région (parts égales),
  - 18,75% par le Département de Vaucluse,
  - 18,75% par les 4 EPCI impactés : Grand Avignon, CCPRO, CCSC et CoVe
  - 12,50% par RFF mais ensuite amorti sur les péages payés par la Région.
- **22M€ pour la partie pôle d'échanges**, y compris haltes/gares, financés à hauteur de :
  - 35% par la Région,
  - 32,6% par les EPCI (+ Ville de Carpentras)
  - 19,3% par le Département de Vaucluse,
  - 8,6% par la SNCF réimputés ensuite à la Région via les redevances en gare
  - 4,5% par l'Etat
- Opération d'accompagnement : le contrat d'axe



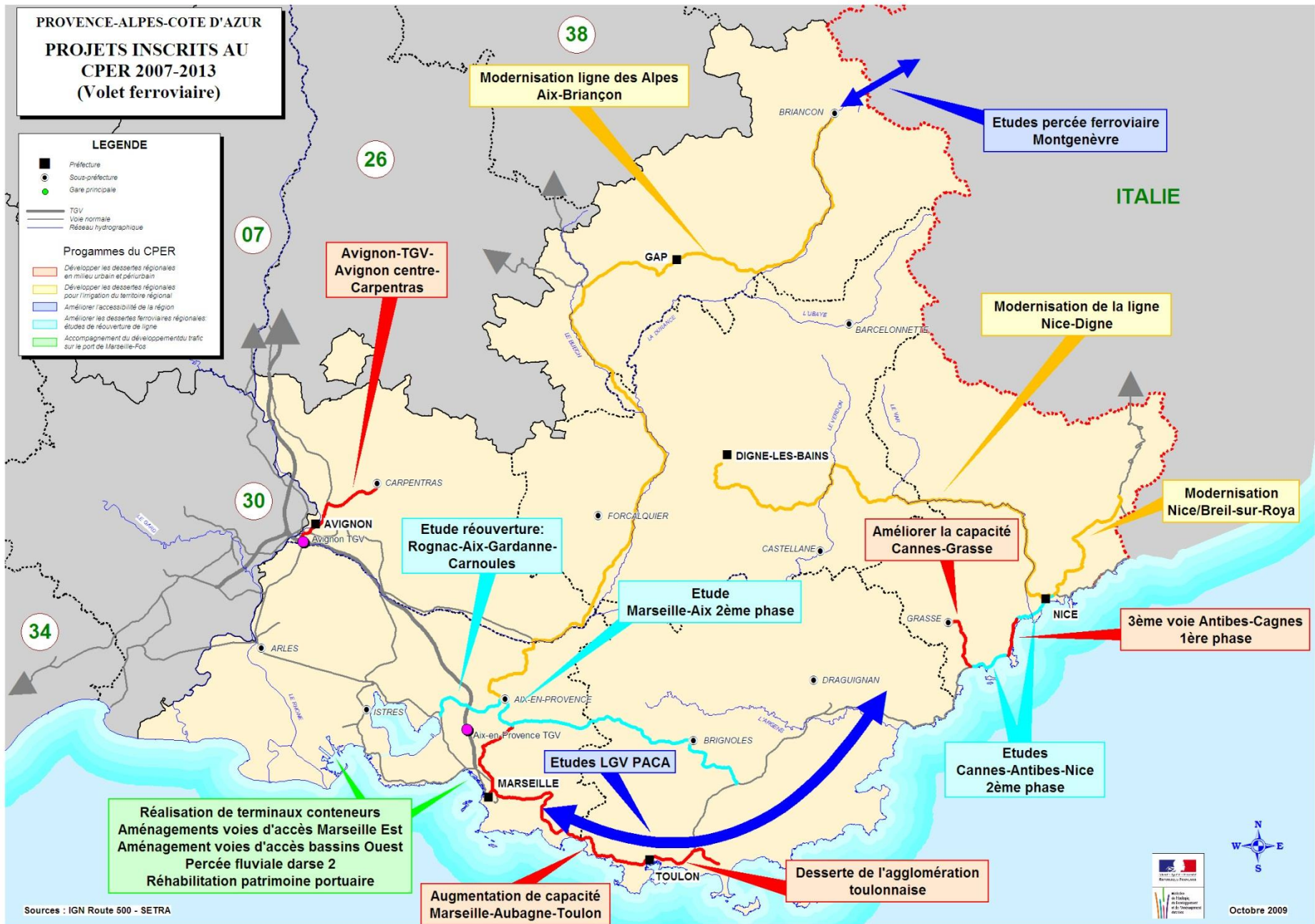
**PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR**  
**PROJETS INSCRITS AU**  
**CPER 2007-2013**  
**(Volet ferroviaire)**

**LEGENDE**

- Préfecture
- Sous-préfecture
- Gare principale
- TGV
- Voie normale
- Réseau hydrographique

**Programmes du CPER**

- Développer les dessertes régionales en milieu urbain et périurbain
- Développer les dessertes régionales pour l'irrigation du territoire régional
- Améliorer l'accessibilité de la région
- Améliorer les dessertes ferroviaires régionales: études de réouverture de ligne
- Accompagnement du développement du trafic sur le port de Marseille-Fos



Réalisation de terminaux conteneurs  
 Aménagements voies d'accès Marseille Est  
 Aménagement voies d'accès bassins Ouest  
 Percée fluviale darse 2  
 Réhabilitation patrimoine portuaire

Augmentation de capacité  
 Marseille-Aubagne-Toulon

Desserte de l'agglomération  
 toulonnaise

Etudes LGV PACA

Etude  
 Marseille-Aix 2ème phase

Etude réouverture:  
 Rognac-Aix-Gardanne-  
 Carnoules

Améliorer la capacité  
 Cannes-Grasse

3ème voie Antibes-Cagnes  
 1ère phase

Etudes  
 Cannes-Antibes-Nice  
 2ème phase

Modernisation  
 Nice/Breil-sur-Roya

Modernisation de la ligne  
 Nice-Digne

Etudes percée ferroviaire  
 Montgenèvre

Modernisation ligne des Alpes  
 Aix-Briançon

Avignon-TGV-  
 Avignon centre-  
 Carpentras

Sources : IGN Route 500 - SETRA



Octobre 2009



- ❖ Le volet « Mobilité durable » de l'accord-cadre annexé au CPER 2007/2013 a fait l'objet d'un financement partenarial : Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie (FREE) doté d'une enveloppe de 6,5 M€
  
- ❖ Objectif : soutenir des actions qui participent à la réduction de la consommation énergétique et des émissions de G.E.S. dues aux transports routiers de voyageurs et de marchandises
  
- ❖ Il s'agissait d'encourager les actions exemplaires, innovantes :
  - d'organisation et de promotion d'une mobilité durable (schémas de déplacements, plans de déplacements entreprises...)
  - de recours à des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : modes actifs (études, schémas cyclables et équipements) et nouveaux services de mobilité tels que covoiturage et auto partage
  - d'acquisition de véhicules « propres » tels que véhicules spécifiques électriques, V.A.E... dans le cadre de flottes collectives
  - de report modal des marchandises et d'amélioration de leur distribution en ville



- ❑ La programmation budgétaire de la Région était de 4 000 000 € sur la durée du CPER.
  
- ❑ La consommation des crédits s'établit à 60 % environ.
  
- ❑ Les aides à l'élaboration et à la mise en œuvre de Plans de Déplacements Inter-Entreprises et Plans de Déplacements inter-sites étant particulièrement représentatives :
  - ✓ 1 200 000 € pour une vingtaine de Plans (Aix Pôles d'activité, Aubagne Gémenos, Carros le Broc, ...)
  - ✓ Mais aussi 350 000€ pour des aides à des PDU (Avignon, Aix, ...)
  - ✓ Et presque 200 000€ pour des subventions à l'acquisition de flottes de véhicules propres (VAE essentiellement)

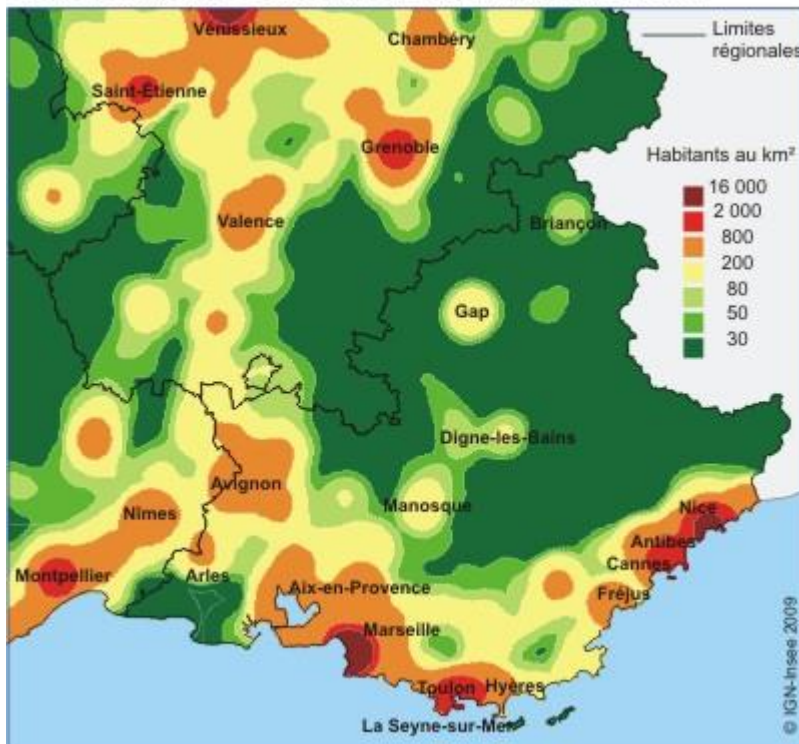
= Une concertation est engagée entre les partenaires sur la définition des objectifs et des moyens d'un futur accord-cadre pour la période 2015/2020.



### 3 Enjeux de l'AOT Régionale : Le territoire

- 4.900.000 habitants – de 5,4 à 5,8 millions d'ici 2030
- Une forte concentration de population 80% sur une bande de 30km de large

Une population très concentrée le long du littoral de Paca



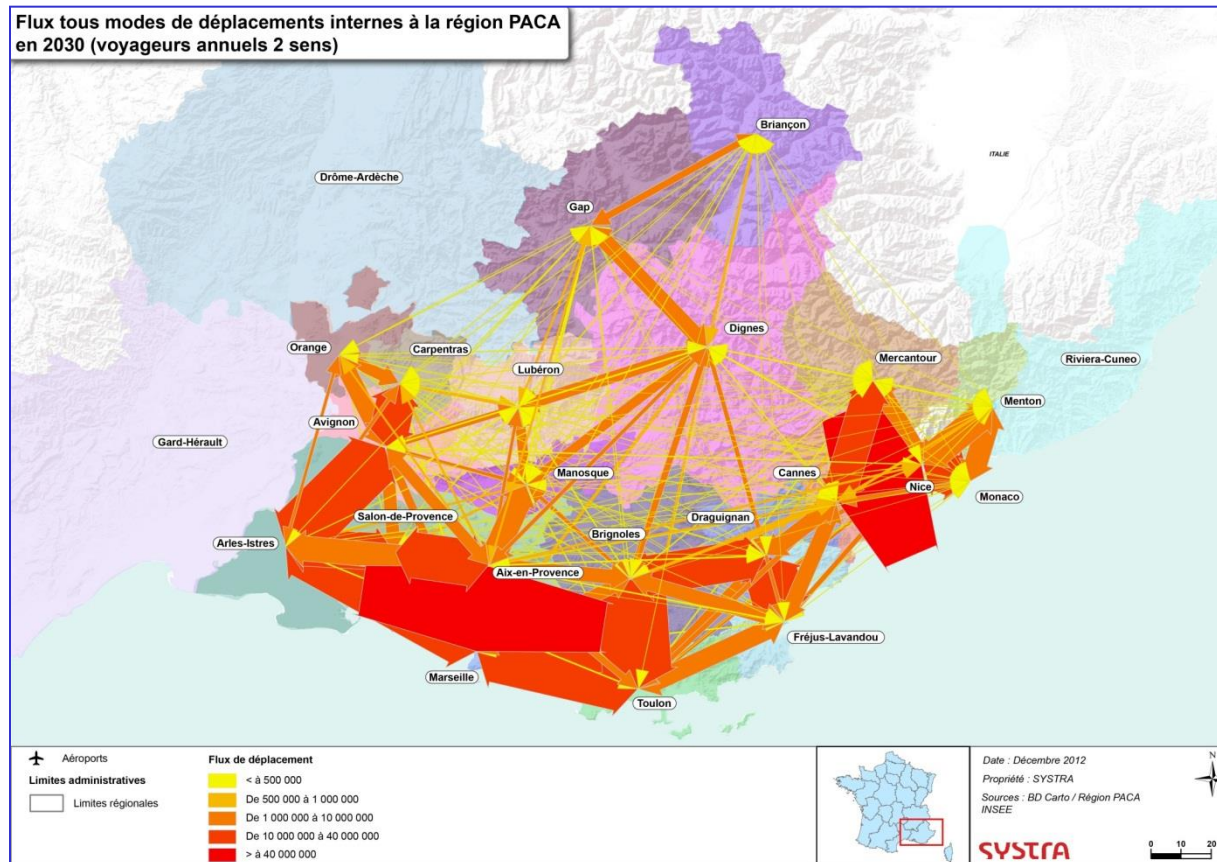
Source : Insee - Recensement de la population 2006

- Quatre systèmes urbains très étendus, qui génèrent beaucoup de déplacements de moyenne et longue distance (près de 50% des déplacements)
- Un territoire adapté au développement de modes de transport lourds



# Enjeux de l'AOT Régionale : Le territoire

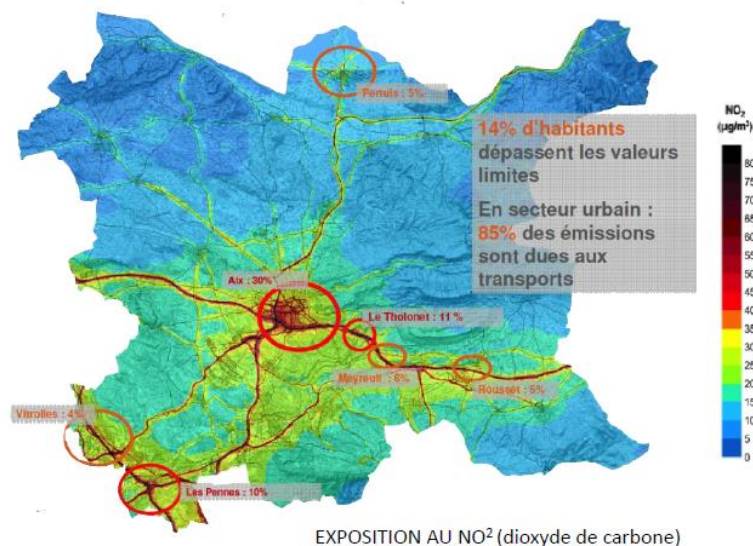
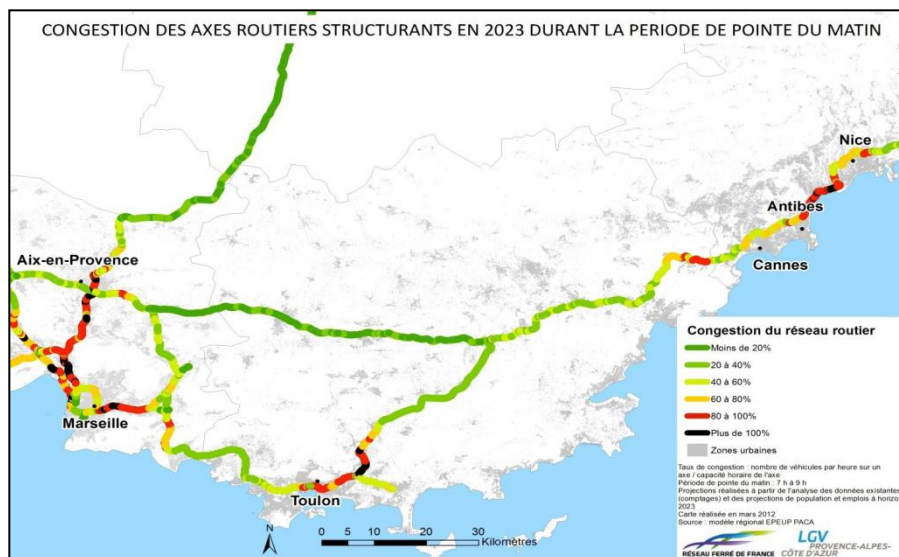
- Rôle-clef des transports régionaux et départementaux dans la mobilité quotidienne
- Part modale moyenne encore très faible (2% en moyenne, mais jusqu'à 30% sur certains trajets)



# Enjeux de l'AOT Régionale : Le territoire

Un territoire saturé par l'automobile, phénomène qui commence à poser des problèmes majeurs :

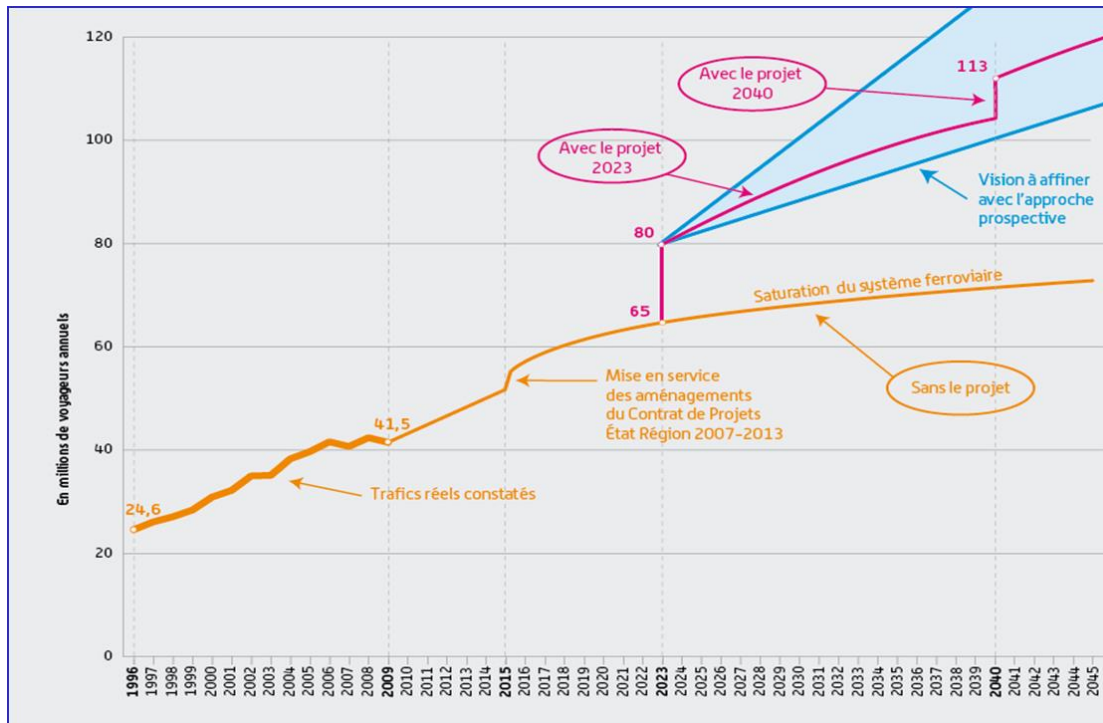
- Frein au développement économique
- Impact sanitaire majeur
- Eclatement urbain





## Enjeux de l'AOT Régionale : Les infrastructures ferroviaires

- Réseau peu développé par rapport aux autres régions (dernière en km/hab) et manquant de robustesse à cause d'un maillage encore trop faible
- Limite de capacité ferroviaire atteinte au niveau des agglomérations marseillaise et azurélienne



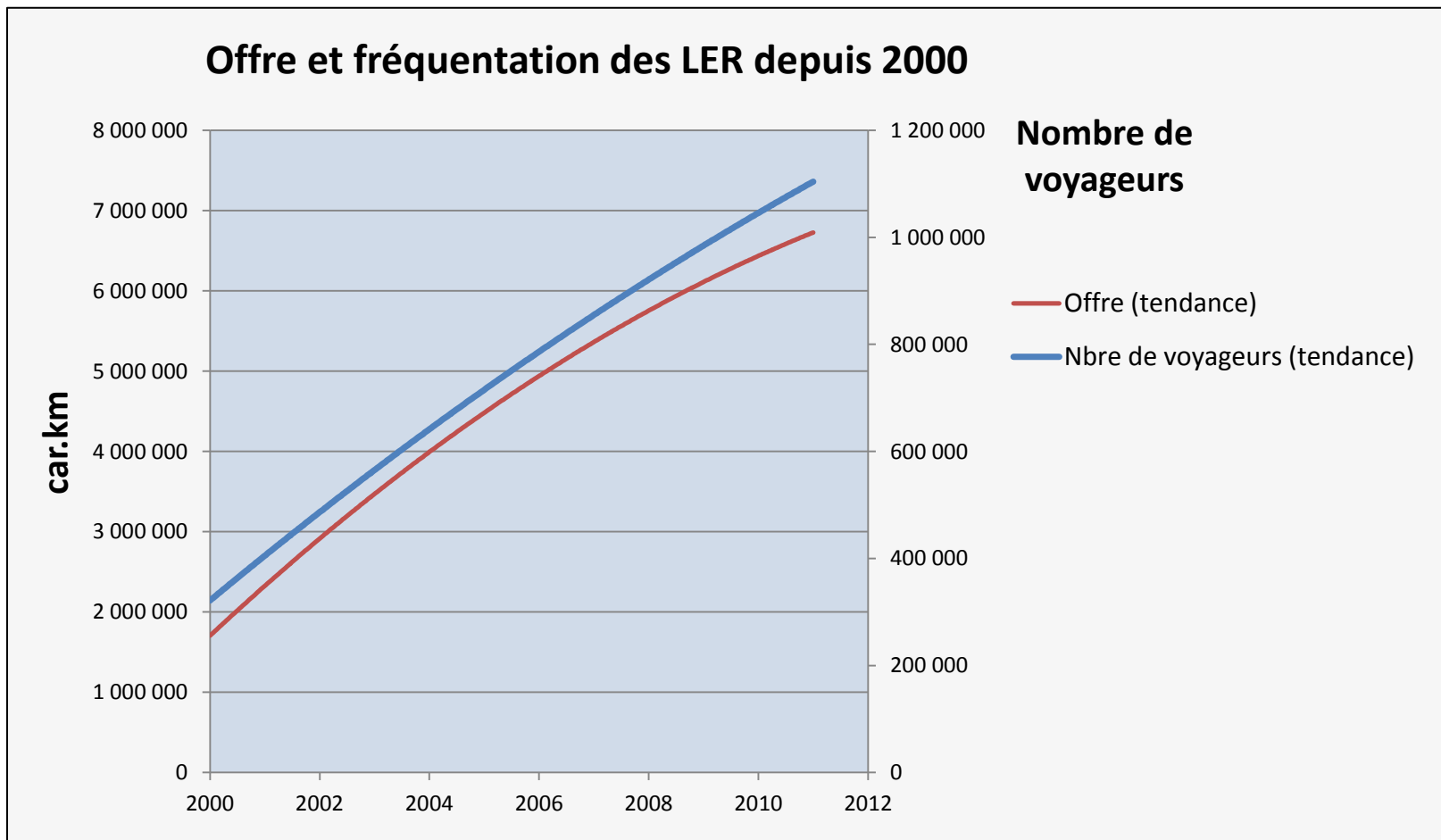
- Un rattrapage à faire en aménagement des pôles d'échange (intermodalité, accessibilité tous modes)
- Un projet de Ligne Nouvelle pour répondre aux besoins de long terme
- Un projet capable de résoudre les goulets d'engorgement du réseau



- **TER, LER, Chemins de Fer de Provence**

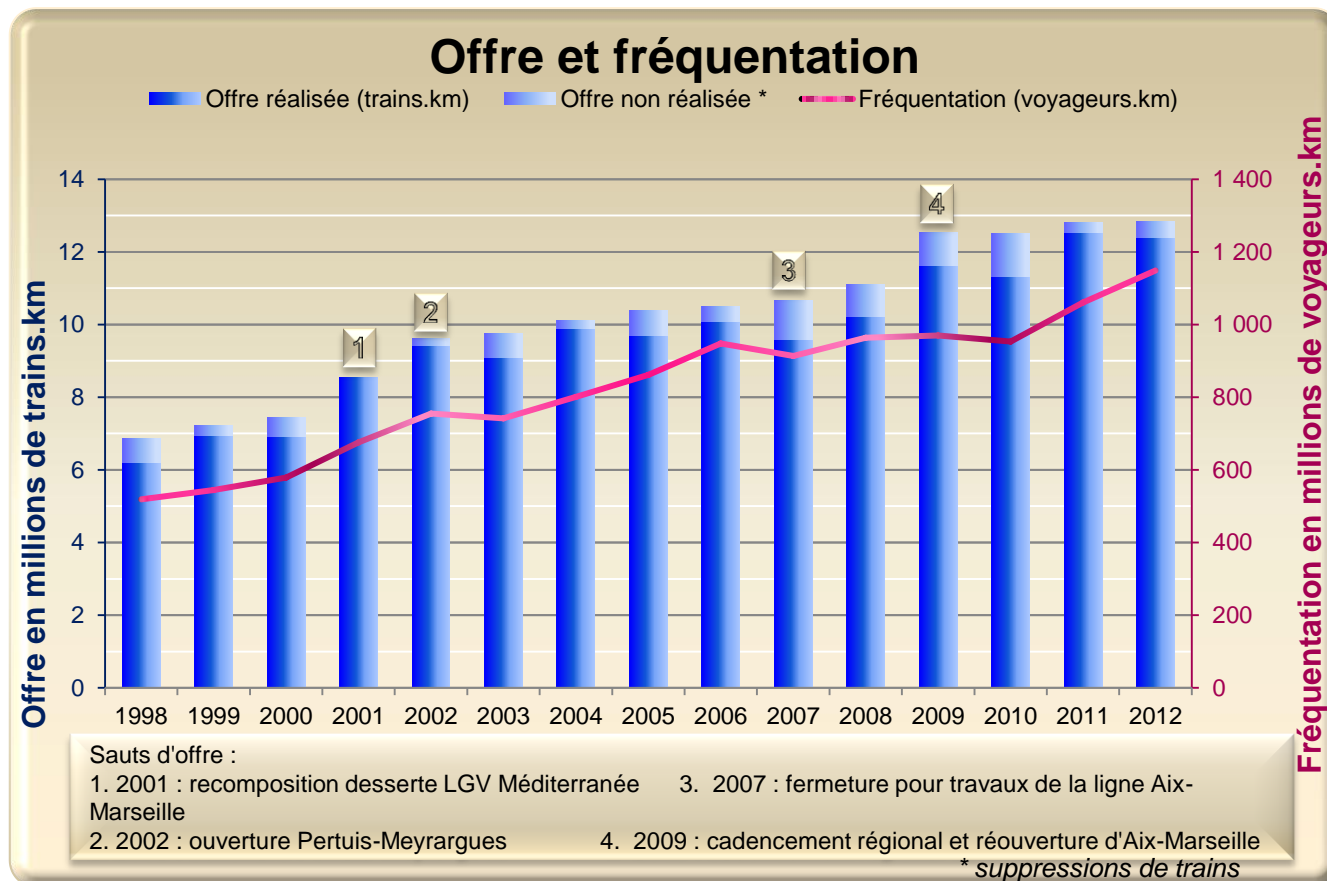
	Nombre de lignes	Offre	Trafic (nombre voyageurs/an)	Budget de fonctionnement en €/an	Nombre de km-train ou cars /an	Emplois
<b>TER 2011</b>	15	702 TER/jour  100 TER / jour spécialement surveillés sur les axes les plus importants aux heures de pointe	40 000 000	238 729 995	12 811 721	8500 cheminots sur Provence Alpes Côte d'Azur 3000 emplois TER (ETP)
<b>CFP 2011</b>	1	44 trains/jour	400 000	10 000 000	840 000	137 emplois (ETP)
<b>LER 2011</b>	22	172 LER/jour	1 092 680	6 411 674	6 613 275	279 emplois





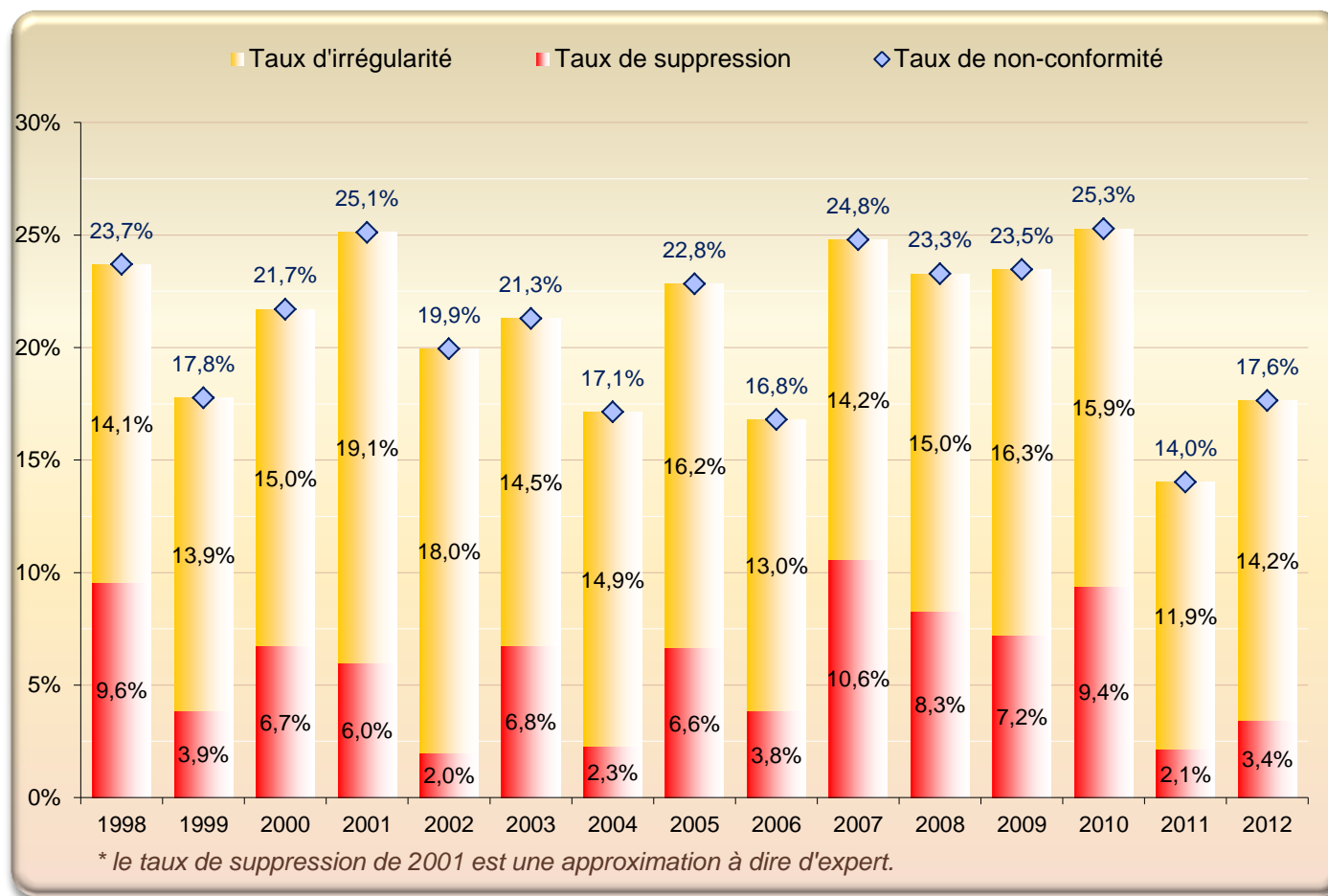


- Et une demande qui suit la progression de l'offre





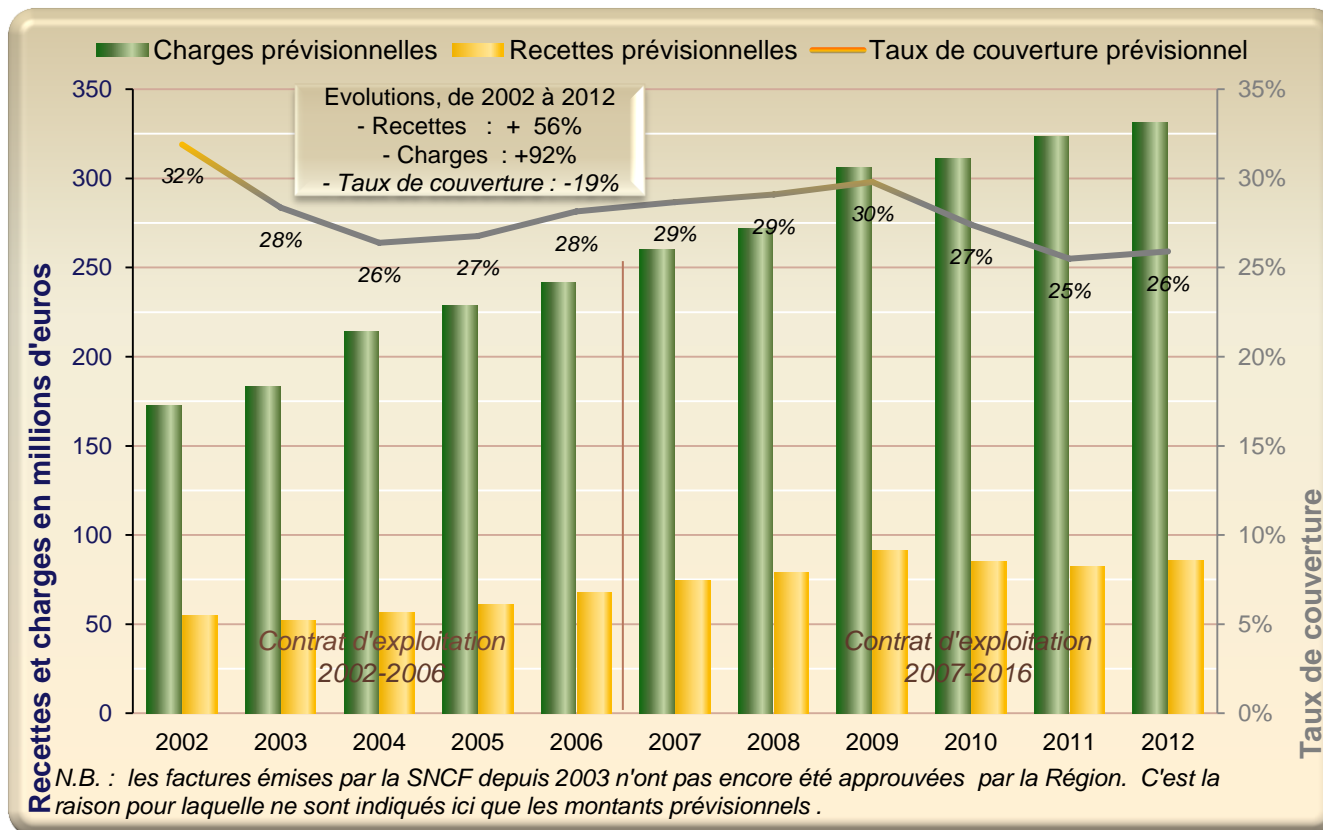
- Et fragile





## Equation économique TER

- Un taux de couverture des charges par les recettes de l'ordre de 26%
- Une contribution qui s'accroît mécaniquement d'année en année





## Enjeux de l'AOT Régionale : Politique tarifaire

- La politique tarifaire a dynamisé la fréquentation



TER	2010	2011	2012	Variation 2012/2011	Variation 2011/2010	Variation sur la période d'impact de la réforme 2012/2010
<b>Fréquentation</b> (en milliers de vk)	953 392	1 061 052	1 147 035	<b>+ 8,1%</b>	<b>+11,3%</b>	<b>+20,3%</b>
<b>Fréquentation</b> (en voyages)	21 324 626	24 449 513	26 285 142	<b>+7,5%</b>	<b>+14,7%</b>	<b>+23,3%</b>
<b>Usagers fidélisés</b> (abonnés + cartes de réduction) dont Zou Etudes; Zou 50/75 )	67 035	94 784	99 718	<b>+ 5,2%</b>	<b>+41,3%</b>	<b>+49%</b>

- Fortement impulsée par l'initiative Zou!
  - 18% à 20% des porteurs de cartes Zou! utilisaient le mode routier auparavant
  - Coût de réforme Zou! : 16M€ en année pleine
  - 140,000 porteurs de la cartes Zou!



## Enjeux de l'AOT Régionale : Politique tarifaire

---

- Au-delà d'un simple coût, Zou! est un réel investissement
  - Encouragement des jeunes à utiliser les Transports Collectifs
  - Une mesure d'équité sociale
  - Contribue activement au développement économique, en rapprochant les travailleurs de leur zone d'emploi via une mobilité simplifiée
  - Participe à la réduction de l'usage automobile et à la respiration des zones urbaines engorgées
  - Est visible et possède une certaine notoriété



# Comparaison avec les autres régions

- En 2010

Offre/habitant (train.km/hab)	
CENTRE	7,92
LORRAINE	6,91
ALSACE	5,07
CHAMPAGNE-ARDENNE	4,92
PICARDIE	4,75
HAUTE-NORMANDIE	4,35
AUVERGNE	4,24
MIDI-PYRÉNÉES	4,18
RHÔNE-ALPES	4,08
PAYS DE LA LOIRE	3,80
BOURGOGNE	3,25
NORD-PAS-DE-CALAIS	3,17
<b>PACA</b>	<b>3,15</b>
BRETAGNE	2,60
AQUITAINE	2,58
LANGUEDOC-ROUSSILLON	2,58
BASSE-NORMANDIE	2,03
FRANCHE-COMTÉ	1,72
LIMOUSIN	1,25
POITOU-CHARENTES	0,57

Moyenne nationale 3,66

➡ Encore du potentiel de croissance



# Comparaison avec les autres régions

- En 2010

Voyageurs par train TER	
PICARDIE	121
RHÔNE-ALPES	97
PAYS DE LA LOIRE	93
NORD-PAS-DE-CALAIS	89
ALSACE	86
<b>PACA</b>	<b>84</b>
CENTRE	83
LANGUEDOC-ROUSSILLON	78
BRETAGNE	76
HAUTE-NORMANDIE	69
AQUITAINE	68
BOURGOGNE	67
MIDI-PYRÉNÉES	66
LORRAINE	65
CHAMPAGNE-ARDENNE	55
POITOU-CHARENTES	55
BASSE-NORMANDIE	54
FRANCHE-COMTÉ	50
AUVERGNE	44
LIMOUSIN	28

Moyenne nationale

71

Budget Ter en €/hab (2010)	
PICARDIE	114,48
BOURGOGNE	110,63
ALSACE	85,5
AUVERGNE	84,29
LIMOUSIN	73,21
NORD-PAS-DE-CALAIS	71,63
RHÔNE-ALPES	70,33
LORRAINE	68,91
CHAMPAGNE-ARDENNE	67,79
FRANCHE-COMTÉ	61,22
BASSE-NORMANDIE	58,13
MIDI-PYRÉNÉES	57,99
<b>PACA</b>	<b>55,98</b>
AQUITAINE	51,81
CENTRE	51,54
HAUTE-NORMANDIE	48,89
LANGUEDOC-ROUSSILLON	45,32
POITOU-CHARENTES	32,38
PAYS DE LA LOIRE	32,16
BRETAGNE	30,93

Moyenne nationale

63,66

➡ Encore du potentiel de croissance



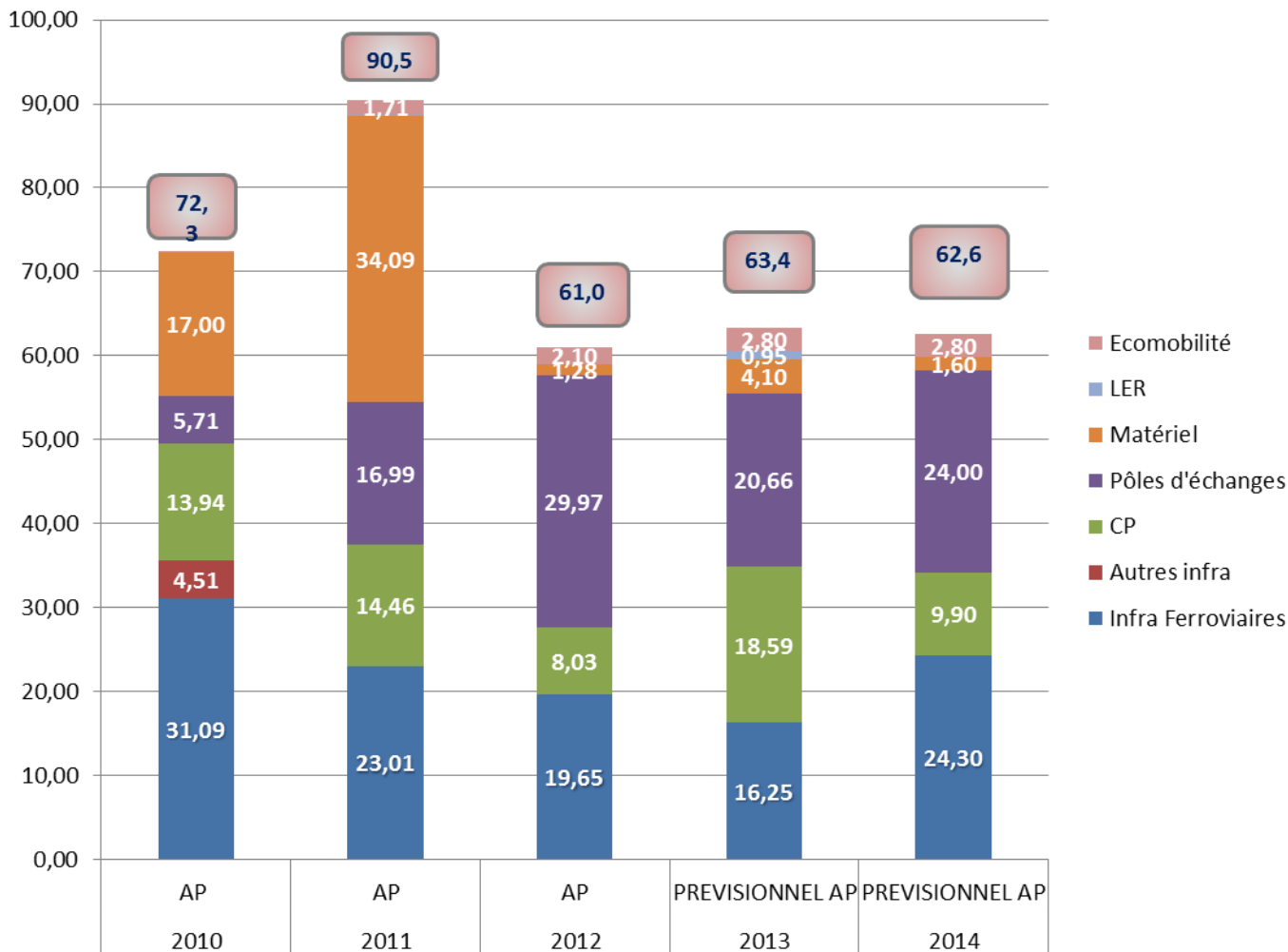


## Comparaison avec les autres régions

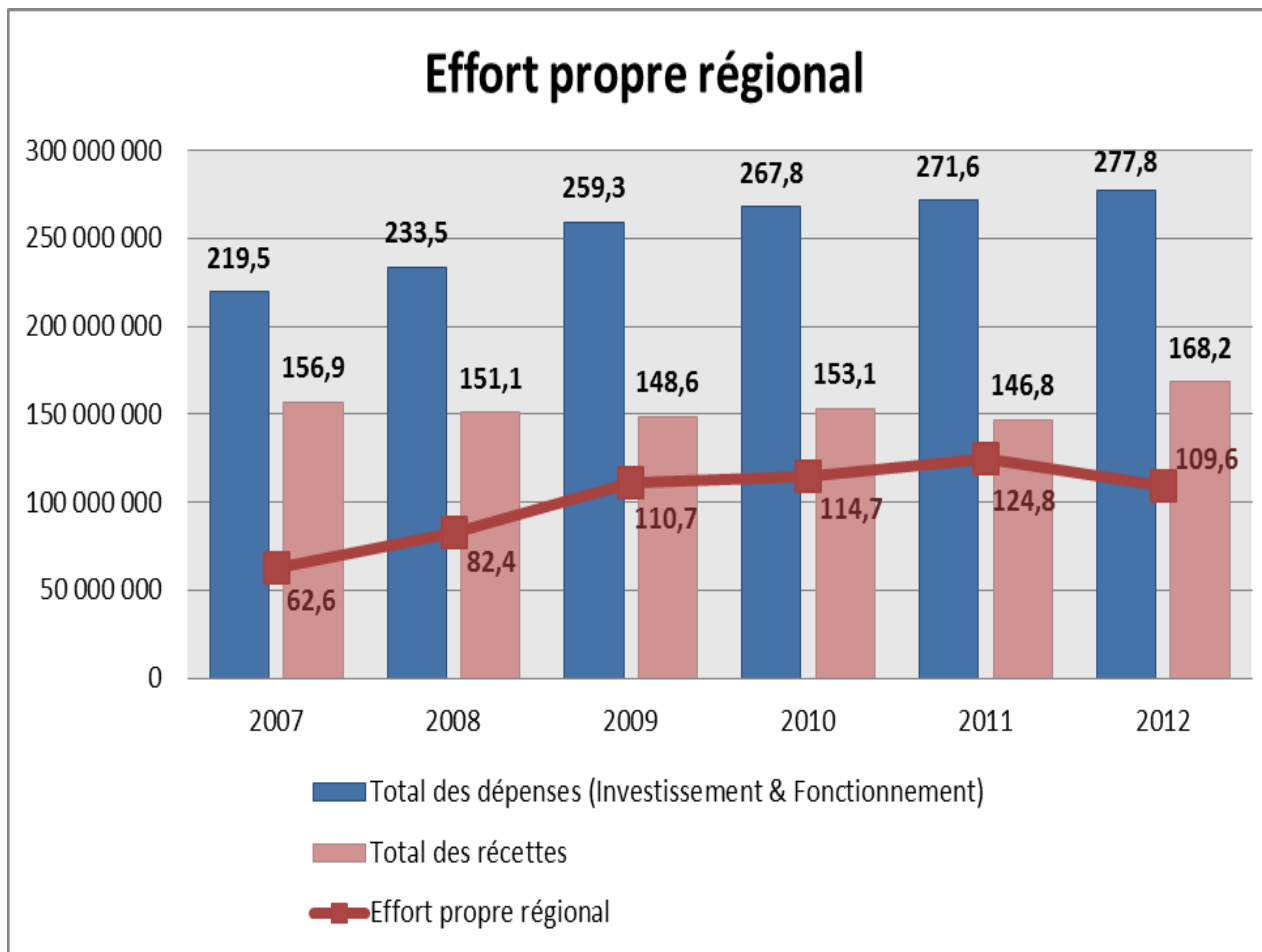
2012 : Taux de couverture (%)	
HAUTE-NORMANDIE	35,8
CENTRE	35,5
PICARDIE	33,75
RHÔNE-ALPES	32,61
ALSACE	30,96
PAYS DE LA LOIRE	30,84
BRETAGNE	30,33
NORD-PAS-DE-CALAIS	29,69
CHAMPAGNE-ARDENNE	29,64
BASSE-NORMANDIE	28,32
BOURGOGNE	27,76
LANGUEDOC-ROUSSILLON	27,46
<b>PACA</b>	<b>26,34</b>
AQUITAINE	25,43
MIDI-PYRÉNÉES	23,15
POITOU-CHARENTES	22,16
LORRAINE	21,48
FRANCHE-COMTÉ	21,06
AUVERGNE	18,37
LIMOUSIN	16,59



- Périmètre tout investissement CPER et hors CPER



- Rajouter environ l'équivalent de 50M€/an depuis 2012 pour les nouveaux matériels roulants





## Marges de manœuvre à court terme :

- 1. Limiter l'inflation ferroviaire, améliorer la qualité de service, la fiabilité, lutter efficacement contre la fraude**
- 2. Optimiser les dessertes TER /LER/CP, leur complémentarité, la lisibilité et la performance de l'offre**
- 3. Rééquilibrer les partenariats inter-régionaux et transfrontaliers**
- 4. Poursuivre une politique tarifaire pour faciliter l'intermodalité, titres combinés, zonaux**
- 5. Recherche d'une ressource dédiée**



Enjeux à moyen/long termes, modèle économique redressé :

1. Poursuite de l'optimisation du plan de transport et coordination avec les TGV / TET
2. Poursuite des projets pour consolider les efforts réalisés (Ligne des Alpes, CP, ...)
3. Homogénéiser les dessertes en augmentant l'offre où elle présente un potentiel résiduel important
4. Cibler des offres plancher par exemple là où l'offre TCU est présente et performante et en collaboration financière et technique avec les AOTU



## Enjeux à moyen/long termes :

1. Mieux couvrir les liaisons régionales intervilles pour les motifs les + importants (professionnels, loisirs, etc.)
2. Promouvoir l'intermodalité aux nœuds les plus pertinents, en construisant des PEM avec des niveaux de service adaptés
3. Poursuivre et appuyer le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour bénéficier du saut d'offre possible pour les TER et les transports du quotidien tout en améliorant l'accessibilité longue distance



## Les perspectives et le nouveau contexte qui se dessinent

---

### Les projets futurs du CPER, du FEDER :

- Doivent s'inscrire dans la dynamique globale des investissements qui relève des ressources publiques essentiellement (AFITF, rééquilibrage des modes, internalisation des coûts externes, captation des fonds européens)
- Sont inféodés à la maîtrise des coûts d'exploitation des différents services/l'obtention de nouvelles ressources fiscales régionales dédiées
- Devront être compatibles avec les règles et utiliser les possibilités offertes par le nouveau système ferroviaire issues de la loi du 4 août 2014



## Les perspectives et le nouveau contexte qui se dessinent

---

### Les projets futurs :

- Seront impactés dans leur conception et leur financement par les différents aspects de la réforme territoriale : compétences, ressources, chef de filat et coordination, notamment intégrant une meilleure articulation/intégration des offres cars interurbains, et TCU
- Devront tenir compte des nouveaux services à la mobilité, à l'émergence des modes doux, des services associés d'information, de gestion de crise et d'une plus grande exigence des usagers
- Devront faire intervenir de nouveaux modes de prise en compte de l'urbanisme (formes urbaines, habitat et activités économiques), de l'aménagement de voirie, du foncier, etc.