

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)

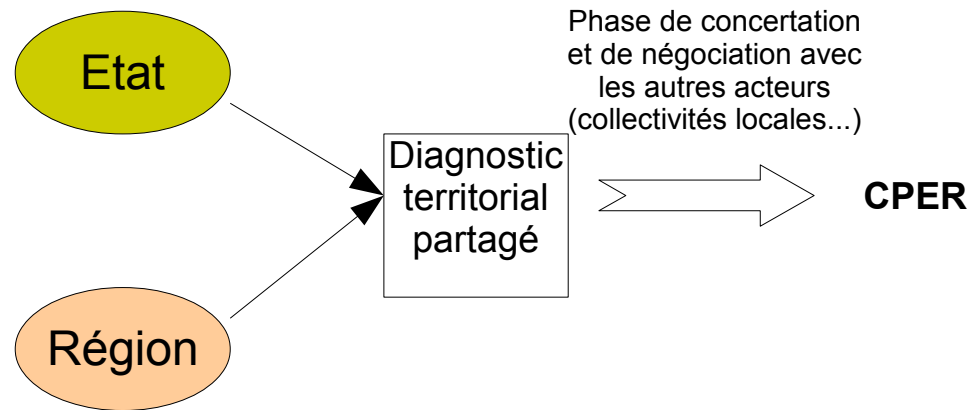
Document qui fixe les engagements pluriannuels (période de 7 ans) de l'Etat et de la Région sur les grands axes d'une stratégie commune

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

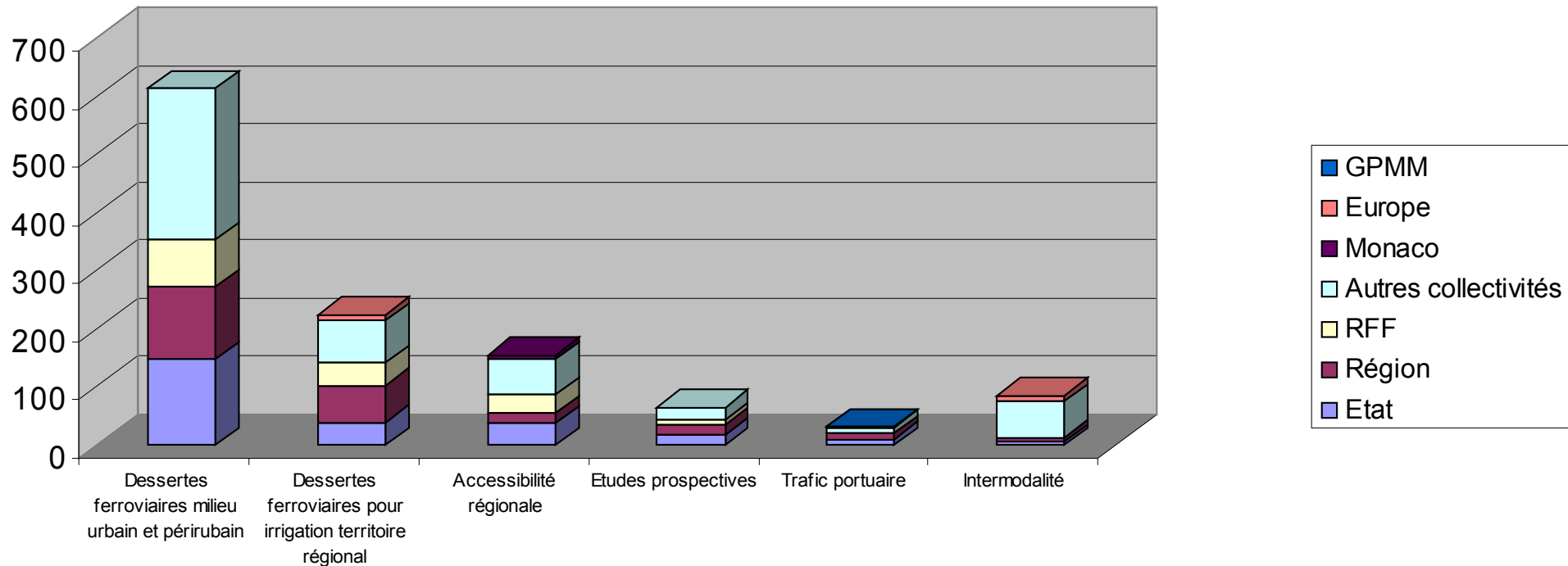
Optimiser la gestion des ressources naturelles, prévenir et gérer les risques

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

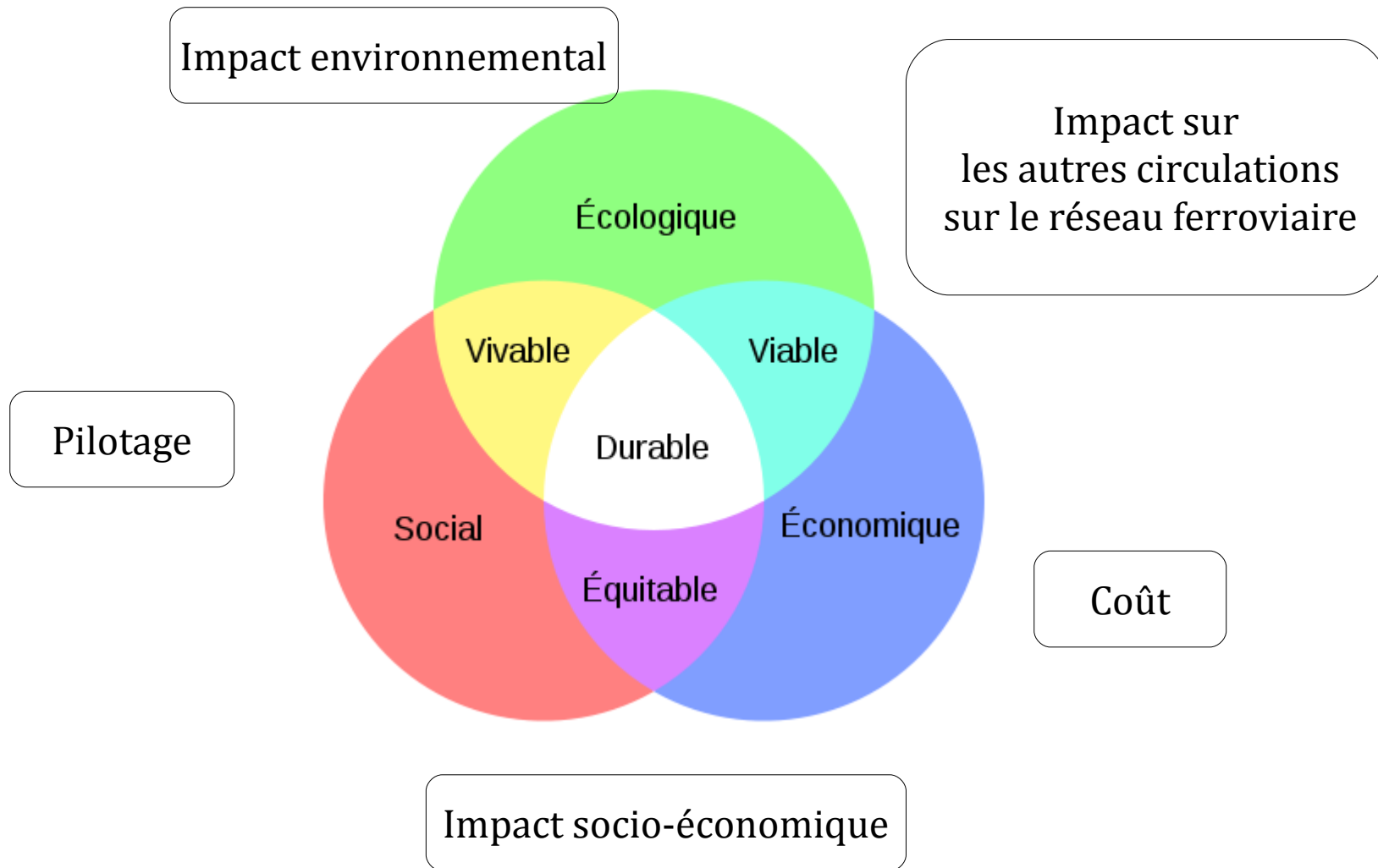
Une grille de comparaison multi-critères pour l'ensemble des projets ferroviaires

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

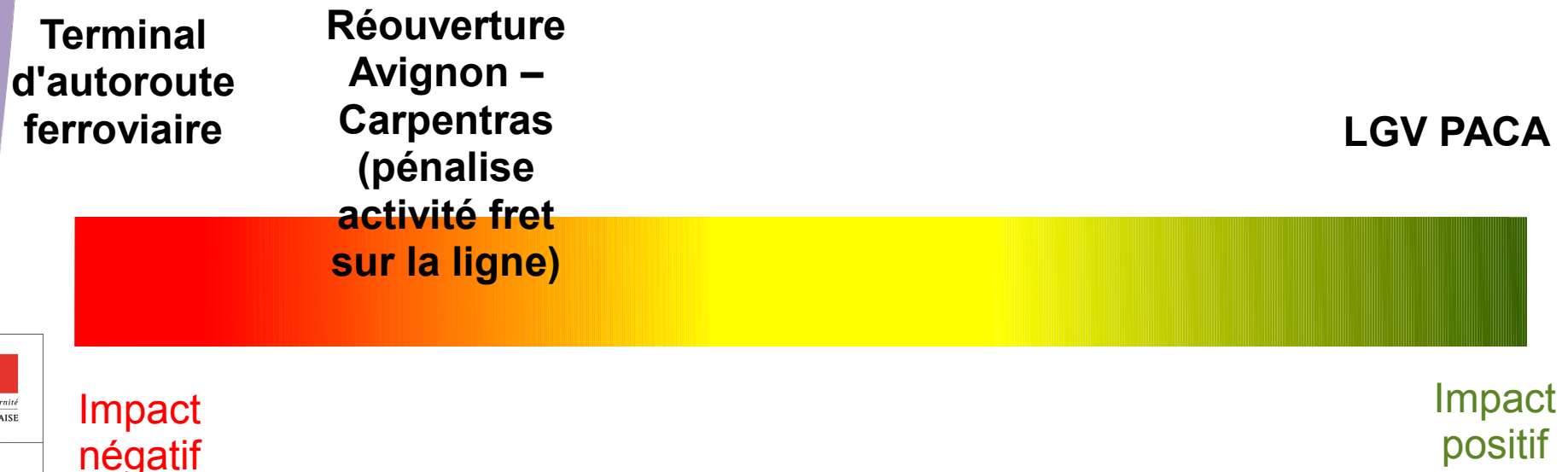
La grille multi-critères

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 CO₂ économisées par le projet en phase exploitation

Ne tient pas compte du bilan CO₂ de la phase chantier

Calculé à partir d'hypothèses de report modal



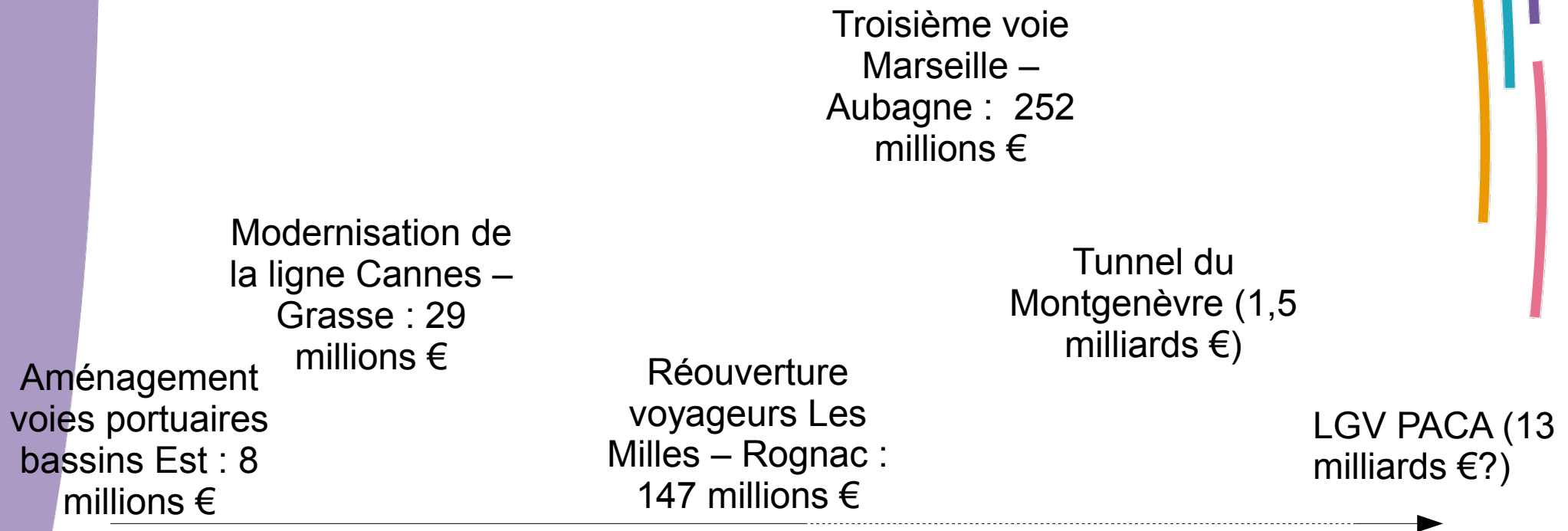
Très fort enjeu
environnemental

Impact
environnemental
modéré

La grille multi-critères

Critère 5 : coûts (investissement)

Très variable selon les projets



Comparaison des projets : le pilotage

Éléments de comparaison entre projets

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

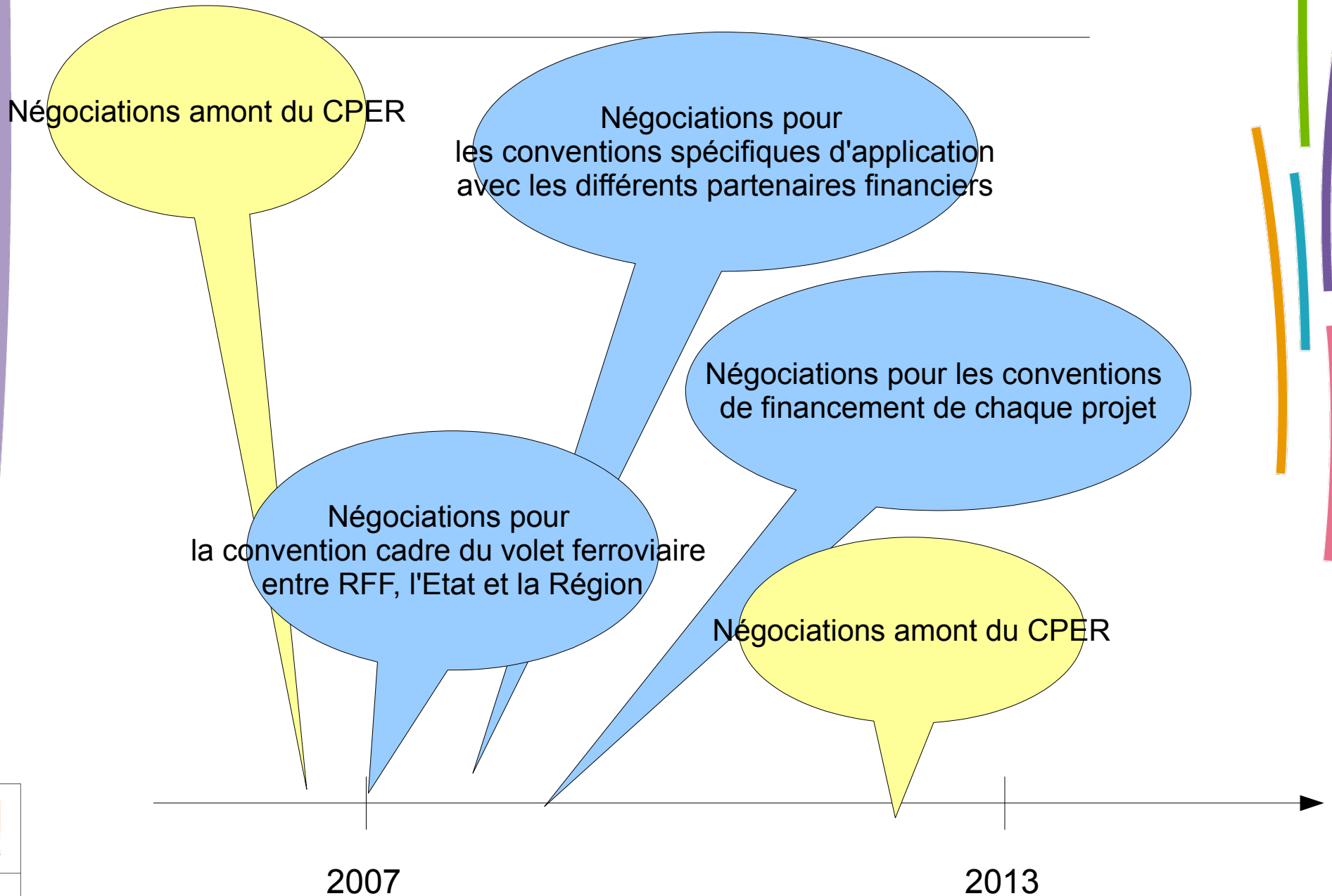
Pour les projets futurs : difficultés prévisibles

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 « coups partis »

Les projets du futurs CPER font l'objet d'études amont, ils pourront être évalués au regard des indicateurs créés.

Le contexte de raréfaction des financements publics impose de faire des choix éclairés par de tels indicateurs.

