



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

| | |
|--------------------------|--|
| Fonds : | Fonds européen de développement régional |
| N° opération : | PA0015033 |
| Bénéficiaire : | 20005480700017 METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE |
| Action en cours : | En attente comité décisionnel |
| État opération : | Présenté en comité décisionnel |
| Version de l'opération : | 1 |

IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES

| Chef de file / Bénéficiaire Ultime / Personne Morale | |
|--|----------------------------------|
| N° SIRET : | 20005480700017 |
| Raison sociale : | METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE |
| Adresse : | 13007 MARSEILLE |



RATTACHEMENT AU PROGRAMME

| Codification principale | |
|-------------------------|--|
| Fonds : | Fonds européen de développement régional |
| Programme : | Programme Opérationnel FEDER-FSE Provence Alpes Côte d'Azur 2014-2020 |
| Codification : | AP03 - Axe prioritaire : Transition énergétique et valorisation durable des ressources / OT04 - Objectif thématique : Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs / PI04e - Priorité d'investissement : Favoriser des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et des mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer / AP03-OT04-PI04e-OS4e - Objectif spécifique : Augmenter le report modal sur les transports collectifs / AP03-OT04-PI04e-OS4e-PACA - Sous action : Sous action rattachée à le Conseil Régional PACA |

DESCRIPTION

| | |
|--|---|
| Intitulé de l'opération | Pole d'échange multimodal de la Ciotat-Ceyreste |
| Appartenance à un groupe d'opération : | Non |

| Localisation de l'opération | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Description : | Avenue de la Gare à la Ciotat |
| Adresse : | SNCF Adresse : |

| Appel à projet | |
|----------------------------------|--|
| Date limite de remise de dossier | 12/10/2017 |
| Référence de l'appel à projet | N° :AP-2017-FEDER-PI4e-CONJ : Augmenter le report modal sur les tra./. |

| Liste des comités | | | | |
|---|-------------|---------------|------------|------|
| Libellé | Type | Nature | Date | Avis |
| CRP Interfonds en consultation écrite du 17 décembre 2018 | Décisionnel | Dématérialisé | 17/12/2018 | |

| Description de l'opération |
|--|
| <p>Mise en service en 1887 et rendue mondialement célèbre par le film des frères Lumière « Arrivée du train en gare de La Ciotat » tourné en 1895, la gare ferroviaire de La Ciotat est placée à mi-chemin des agglomérations de Marseille et de Toulon. Principalement utilisée pour les usages pendulaires domicile-travail au cœur de la zone de La Ciotat et de Ceyreste, dont la population croît régulièrement, elle est naturellement très attractive, à mi-chemin de deux grandes agglomérations et des emplois qui leur sont propres.</p> <p>L'offre TER desservant la gare a doublé en 10 ans, avec actuellement 74 trains par jour. Elle est également desservie actuellement par 6 lignes du réseau Ciotabus, avec un seul quai bus aménagé, mais la majorité des usagers accèdent à la gare en véhicule particulier qui doit donc être stationné à proximité.</p> |



Un parking est aménagé sur une emprise articulée en deux espaces, Nord et Sud, autour du bâtiment voyageur et offre une capacité de stationnement de 295 places. Cette emprise appartient à la SNCF.

Le parking existant est aujourd'hui totalement saturé, les usagers de la gare stationnant illicitement sur tous les espaces disponibles dans un périmètre proche autour de la gare, et notamment sur les accotements des voies ce qui, de par la faible largeur de ces voies et de l'absence de cheminement piéton, pose des problèmes de sécurité.

Selon l'étude de stationnement réalisée en 2016, le besoin en stationnement lié à l'utilisation de la gare est actuellement de 370 places, soit un déficit de plus de 70 places par rapport à la capacité du parking existant.

La création du Pôle d'Echange Multimodal de la gare de La Ciotat – Ceyreste, identifié dans le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence, doit donc notamment permettre d'augmenter l'offre de stationnement licite. Ce projet réunit les principaux acteurs publics locaux (Département, Région, Ville de La Ciotat, Métropole) et la SNCF au travers d'une convention de partenariat et de cofinancement en cours d'établissement.

Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) va s'articuler autour de plusieurs espaces :

- Les parkings existants, Nord et Sud, qui vont être réaménagés (parkings en surface)
- Le parvis de la gare, qui sera relié à la voie douce en provenance du centre-ville
- Le nouveau parking semi-enterré situé sur un terrain faisant l'objet d'un emplacement réservé et acquis par la Métropole, appelé parking Pareyraou (parking considéré comme étant pour 2/3 aérien et 1/3 enterré compte tenu de la topographie du terrain)
- Les voiries d'accès aux différents points d'entrée/sortie des parkings

Le PEM offrira une capacité de stationnement de 490 places répartie de la façon suivante :

- 250 places dans le nouveau parking Pareyraou
- 120 places dans le parking Nord
- 120 places dans le parking Sud

Enfin l'aménagement est réalisé en coordination avec d'autres projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage, dont certains ont fait l'objet d'un dépôt de demande de subvention FEDER en 2016 et 2017 :

- Réaménagement du bâtiment voyageur par SNCF Gares&Connexions
- Réalisation de la deuxième phase de la voie douce par la Ville de La Ciotat

Les périmètres d'intervention de chacun sont en interface directe mais sont bien dissociés. Les études détaillées permettront de définir précisément les raccordements entre les périmètres.

Objectifs recherchés :

La création du Pôle d'Echange Multimodal de La Ciotat – Ceyreste doit permettre de réduire la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens et d'augmenter le nombre d'usager des transports collectifs pour les déplacements à l'échelle départementale et régionale, et en particulier le nombre d'usagers régulier des lignes ferroviaires régionales.

Pour atteindre cet objectif, une majorité d'usagers de la gare s'y rendant en véhicule particulier, il est indispensable d'augmenter la capacité de stationnement. Ainsi le projet prévoit de passer de 295 à 490 places licites, ce qui, selon l'étude de stationnement, permet de couvrir les besoins estimés à l'horizon 2030 à 410 places avec l'hypothèse d'une évolution tendancielle de l'usage de la gare (+2,6% / an en moyenne), en tenant compte du report modal sur les transports en commun.

En effet le projet prévoit l'augmentation du nombre de quais bus, en cohérence avec l'objectif de doublement du nombre de courses desservant la gare dans le cadre du Plan de Déplacement Local.

L'étude de stationnement réalisée a également intégré des hypothèses de croissance de la fréquentation de la gare évoquées dans le PDU de la Métropole ou dans le modèle développé dans le cadre de la Ligne Nouvelle PACA. Ces scénarii, qui reposent sur des hypothèses ambitieuses, amènent à des besoins en stationnement entre 600 et 700 places (en tenant compte du report modal).

L'aménagement retenu avec 490 places est un bon compromis puisqu'il permet d'avoir une certaine marge par rapport à un



scénario d'évolution relativement fiable (pas de dépendance à la réalisation d'un aménagement d'envergure comme la LN PACA), qu'il s'insère de manière raisonnable dans un environnement contraint en topographie et que son coût reste maîtrisé et acceptable. De plus, en ne s'alignant pas sur les hypothèses maximales, l'aménagement retenu favorise le pré ou post acheminement en bus puisqu'il permet de conserver une certaine pression sur le stationnement et donc d'inciter une partie des usagers à se reporter vers le réseau bus, qui est reconfiguré en parallèle.

Enfin la connexion entre le centre-ville et la gare permet de favoriser les déplacements piétons et cyclistes dans un secteur où les voiries existantes ne sont pas du tout adaptées à ces types de déplacements (faibles largeurs, absence de cheminement sécurisé, topographie contraignante).

Résultats escomptés (cible visée)

La création d'un nouveau parking semi-enterré accompagné du réaménagement des parkings existants doit permettre d'absorber le besoin en stationnement actuel ainsi que l'évolution de ce besoin à l'horizon 2030. Le PEM offrira ainsi une capacité de stationnement de 490 places, alors que l'évolution tendancielle de l'usage de la gare à l'horizon 2030, en tenant compte du report modal sur les transports en commun, induit un besoin de l'ordre de 410 places. Concernant le report modal sur les TC, le doublement du nombre de courses desservant la gare (243 courses contre 121 actuellement) prévu avec la reconfiguration du réseau Ciotabus actuellement en cours d'étude dans le cadre du Plan de Déplacement Local, permettra de passer de 16% à 32% la part d'usagers reliant la gare en TC, et à contrario de baisser de 55% à 39% celles des usagers reliant la gare en véhicule personnel.

L'intégration de la voie douce permettra également d'augmenter le nombre de déplacements cycles vers la gare depuis le centre-ville de La Ciotat.

Enfin l'aménagement améliorera la sécurité dans un secteur rendu dangereux par le stationnement illicite de véhicules sur tous les accotements ou délaissés disponibles.

Calendrier et phasage de l'opération :

| | | |
|------------------------------------|--------------------|------------------|
| Période prévisionnelle d'exécution | Début : 01/06/2018 | Fin : 31/05/2021 |
|------------------------------------|--------------------|------------------|

DEPENSES ET RESSOURCES

Postes de dépense

| | |
|-------------------------|------------------|
| Type d'assujettissement | HT |
| Type d'échéancier | Pas d'échéancier |

Détails des postes de dépense

| Catégorie de dépense | Direct/Indirect | Fonctionnement/ Investissement | Montant (HT) |
|--|-----------------|--------------------------------|----------------|
| Dépenses d'Investissement matériel et immatériel | Direct | Investissement | 560 000,00 € |
| Etudes | | | |
| Dépenses d'Investissement matériel et immatériel | Direct | Investissement | 8 500 000,00 € |
| Travaux | | | |
| Total : | | | 9 060 000,00 € |

Ressources

| | |
|---|-----|
| Les co-financeurs sollicités couvrent-ils la même période d'exécution et la même assiette de dépenses éligibles ? | Non |
| Le porteur a-t-il sollicité une avance pour le fond européen ? | Non |



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**





**Détails des
ressources**

| Financier | Partenaire | Imputation | Régime d'aide | Taux(%) | Montant (€ HT) | Montant réalisé | Montant retenu | Taux d'avancement |
|--------------------------------|---|------------|---------------------------|---------------|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| REGION | Provence-Alpes- Côte d'Azur | | | 14,05 | 1 272 518,1 8 | | | |
| DEPARTEMENT | Bouches-du- Rhône | | | 30,00 | 2 718 000,0 0 | | | |
| UNION EUROPEENNE | Fonds européen de développement régional | | Auc / Aucun régime d'aide | 40,93 | 3 708 000,0 0 | | | |
| Total co- financier | | | | 84,97 | 7 698 518,1 8 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Bénéficiaire | | | | 15,03 | 1 361 481,8 2 | | | |
| COUT TOTAL ELIGIBLE | | | | 100,00 | 9 060 000,0 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |



INSTRUCTION

| | | | |
|------------------------------|---|--------------------------------------|-----------|
| Service instructeur : | Direction des Affaires Européennes - PACA | Avis du service instructeur : | Favorable |
|------------------------------|---|--------------------------------------|-----------|

Motivation du service instructeur :

L'opération s'inscrit :

- dans le 3ème axe prioritaire du PO FEDER « Transition énergétique et valorisation durable des ressources »
 - dans l'Objectif Thématique n°4 « Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs »
 - dans la priorité d'investissement PI4e qui vise à « Favoriser des stratégies de développement à faible émission de carbone »
- Elle est donc éligible à l'Appel à Propositions PI4e-2017.

De plus, l'opération a obtenu une note de 16.75/20.

SYNTHESE :

L'opération est éligible au PO FEDER-FSE 2014-2020, à l'Appel à Projet conjoint "Augmenter le report modal sur les transports collectifs", et elle obtient une note de 16.75/20 sans aucune note éliminatoire.