



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 :	2

### 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	Accepté
Comité régional de programmation en consultation écrite du 13 décembre 2021	Décisionnel	Dématérialisé	13/12/2021	

Description de l'opération	
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.

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.

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 : 31/12/2022
------------------------------------	--------------------	------------------

### 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

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



Détails des ressources								
Financier	Partenaire	Imputation	Régime d'aide	Taux(%)	Montant (€ HT)	Montant réalisé	Montant retenu	Taux d'avancement
UNION EUROPEENNE	Fonds européen de développement régional		Auc / Aucun régime d'aide	40,93	3 708 000,00	0,00	297 438,90	0,00
RÉGION	Provence-Alpes-Côte d'Azur			14,05	1 272 518,18	404 820,70	0,00	4,47
DEPARTEMENT	Bouches-du-Rhône			30,00	2 718 000,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total co-financier</b>				<b>84,97</b>	<b>7 698 518,18</b>	<b>404 820,70</b>	<b>297 438,90</b>	<b>4,47</b>
Bénéficiaire				15,03	1 361 481,82			
<b>COUT TOTAL ELIGIBLE</b>				<b>100,00</b>	<b>9 060 000,00</b>	<b>404 820,70</b>	<b>297 438,90</b>	<b>4,47</b>



## INSTRUCTION

<b>Service instructeur :</b>	Direction des Affaires Européennes - PACA	<b>Avis du service instructeur :</b>	Favorable
------------------------------	---	--------------------------------------	-----------

### Motivation du service instructeur :

Modification des calendriers d'exécution et de remontées de dépenses :

La crise sanitaire a perturbé le bon déroulement des procédures administratives internes à la Métropole, pour le lancement et l'attribution des marchés de travaux relatifs à cette opération. Les délais ont donc été rallongés.

Concernant les travaux :

- La première phase a été achevée (réalisation du parking semi-enterré). Le parking est d'ailleurs déjà en exploitation.
- En revanche, la phase 2, qui concerne les ré-aménagements « de surface » (parking nord, chemin du Pareyraou, parking sud, parvis, avenue de la Gare et giratoire) verra son achèvement plutôt décalé vers l'été 2022. Pour mémoire, la livraison des derniers travaux de cette phase était initialement prévue début 2021.

Par ailleurs, l'opération est co-financée par le Département des Bouches-du-Rhône et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce financement est encadré par une convention de partenariat pour le financement des études et des travaux du Pôle d'Echange Multimodal de la Ciotat, signée en mai 2018. D'après son article 9, la convention prend fin à l'achèvement des travaux objets de la « présente » convention, et après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations. Le délai de chantier ne nécessite donc pas d'avenanter cette convention de financement.

En conclusion, au regard du rallongement du planning prévisionnel de l'opération et à la demande du porteur, la période d'exécution physique est rallongée.

La date de début d'exécution physique reste inchangée.

La période d'exécution physique passe ainsi du « du 01/06/2018 au 30/11/2021 » au « 01/06/2018 au 31/12/2022 ».

La période d'exécution financière passe du « 01/06/2018 au 30/11/2022 » au « 01/06/2018 au 30/04/2023 ».

Enfin, les dates prévisionnelles de remontées de dépenses sont également amendées :

- Le calendrier passe de quatre remontées de dépenses, à trois remontées de dépenses.
- Une deuxième remontée de dépenses à présenter au plus tard 31 octobre 2022
- Un solde à présenter au plus tard au 30 juin 2023.

Au regard du rallongement du planning prévisionnel de l'opération et à la demande du porteur, la fin de la période d'exécution physique est décalée de 13 mois (fin au 31/12/2022), et la date de fin d'éligibilité des dépenses est repoussée au 30/04/2023. Ces dates sont cohérentes avec le calendrier de fin de programmation, retenu par l'Autorité de Gestion. Le calendrier prévisionnel des remontées de dépenses est modifié en conséquence, avec notamment un décalage de la date prévisionnelle de présentation de la demande de solde, au 30/06/2023.

Le service FEDER émet un avis favorable à la reprogrammation de ce dossier.