



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



PROTOCOLE DE PRÉFIGURATION

DE L'AVENANT MOBILITÉS

AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT -RÉGION 2021-2027

ENTRE

L'ÉTAT

ET

LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Préambule

Le présent protocole vise à formaliser les priorités partagées par l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en vue de la programmation des investissements en faveur des Mobilités dans le cadre du Contrat de plan État -Région 2021-2027.

Par courrier en date du 5 juin 2023, la Première Ministre a adressé au Préfet de région un mandat de négociation sur le volet Mobilités, tenant compte des orientations gouvernementales, et s'appuyant notamment sur les travaux menés par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Le mandat rappelle les principaux objectifs de l'État, qui sont ceux exposés dans la Loi d'Orientation des Mobilités, et qui portent notamment sur la réduction des inégalités territoriales, sur le renforcement de l'offre de déplacement du quotidien, sur la mise en œuvre de la transition énergétique, et sur l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports.

L'État et la Région partagent par ailleurs depuis le 14 novembre 2022 des objectifs communs formalisés dans le Protocole de Planification écologique, signé le 14 novembre 2022 par la Première Ministre et le Président de la Région.

Ils ont ainsi convenu de l'ouverture des négociations pour cette période de programmation des investissements en faveur des mobilités du CPER 2021-2027 au travers de la lettre d'intention entre l'État et la Région signée le 20 juin 2023 par le ministre chargé des transports et le Président du Conseil régional.

Cette lettre d'intention identifie les axes stratégiques prioritaires autour desquels se bâtit la future programmation :

- Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire ; Développer et moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité
- Transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante ;
- Accélérer le développement du vélo, avec un programme d'envergure ;
- Accélérer la transition écologique et énergétique du grand port maritime de Marseille, l'accroissement de l'attractivité des zones industrialo-portuaires et l'évolution de la logistique vers la décarbonation ;
- Adapter les infrastructures de transport et les services de transport au changement climatique ;
- Soutenir les projets de transports en commun urbains structurants ;
- Renforcer la gouvernance des mobilités ;
- Améliorer le suivi des politiques de mobilité.

Le contenu de ces axes prioritaires est détaillé ci-après, avec pour chaque axe les enveloppes financières dédiées. L'annexe 1 reprend les opérations priorisées ainsi que les financements prévisionnels à mobiliser par l'État et la Région pour chacune de ces

opérations, ainsi que la part devant être apportée par les collectivités locales et les porteurs de projet. Il s'agit de mobiliser de manière ambitieuse et collective près d'un milliard et demi d'euros d'investissements pour améliorer et moderniser la mobilité de nos concitoyens et des marchandises.

En outre, à cette approche structurante répondant directement aux enjeux de planification écologique à horizon moyen et long terme, s'ajoute la candidature des Alpes françaises, portée conjointement par les Comités Nationaux Olympique et Paralympique Français, la Région Provence Alpes Côte d'Azur et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, aux **Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030**.

Cette candidature, soutenue par le Gouvernement, s'inscrit sous l'égide de la sobriété écologique. Elle devra s'accompagner d'une programmation ambitieuse visant à garantir un plan de transport olympique performant ainsi que des aménagements durables favorisant le désenclavement des territoires concernés et répondant à leurs enjeux économiques et touristiques.

Dans ce cadre, les pouvoirs publics poursuivent l'objectif de minimiser les constructions d'infrastructures nouvelles et de ne les envisager qu'à la condition qu'elles constituent un héritage utile aux territoires et cohérentes avec les projets locaux. Il s'agit donc essentiellement de moderniser les infrastructures et équipements existants et d'en optimiser l'usage.

Pour la mobilité, les piliers de cette candidature seront la sobriété et l'héritage olympique pour les territoires.

Une annexe spécifique dédiée à cette candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques est jointe au présent protocole, qui décrit les projets envisagés.

La candidature des Alpes françaises vient d'être retenue pour participer au dialogue ciblé avec le Comité International Olympique. L'Etat examinera le recours à une loi permettant de garantir une préparation optimale de la France en vue de cet événement sportif.

Processus et cadrage financier

Le présent protocole entend formaliser l'accord de l'État et de la Région sur les axes prioritaires de la programmation à venir en matière de Mobilités sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il présente également les enjeux de mobilité liés à la candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 sur les territoires alpins.

Dans la lettre d'intention qu'ils ont signée le 20 juin 2023, l'Etat et la Région se sont engagés à investir chacun 337 M€ pour répondre à ces enjeux de mobilité.

Au vu des enjeux de mobilité à l'échelle de la Métropole Aix-Marseille-Provence, une contribution supplémentaire de l'État, de la Région et de la Métropole de 100 M€

répartis à parts égales entre les trois contributeurs sera mobilisée en faveur du Service Express Régional Métropolitain de l'aire marseillaise.

Enfin, afin d'accompagner la décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos et l'implantation de nouveaux projets industriels structurants pour la région, et à l'échelle nationale, tout en améliorant le cadre de vie des habitants en matière de décarbonation, l'État et la Région portent une attention particulière à la mise à niveau et à l'amélioration des infrastructures desservant le Grand Port de Marseille et le bassin de vie environnant.

L'élaboration du volet Mobilités 2023-2027 du CPER a donné lieu à une première concertation avec les collectivités locales et en particulier les métropoles et les départements en septembre 2023.

La suite de la procédure d'élaboration de l'avenant au CPER prévoit une consultation formelle du public, sur la base notamment d'une évaluation environnementale stratégique du projet de contractualisation présenté ici.

I – Les axes prioritaires du volet Mobilités du CPER 2021-2027

Axe 1 – Améliorer le réseau ferroviaire structurant et de desserte fine du territoire, développer et Axe 4 - Moderniser les pôles d'échanges pour favoriser la multimodalité

La priorité du volet Mobilités du Contrat de plan 2021-2027 porte sur le secteur ferroviaire.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), couplé à la modernisation de la signalisation (HPMV-Haute Performance Marseille Vintimille – ERTMS), dont le financement est assuré hors du Contrat de plan État-Région, constitue la colonne vertébrale du système ferroviaire.

Sur cette base, la régénération des lignes de desserte fine du territoire doit constituer une part importante des financements contractualisés dans le futur avenant CPER. Particulièrement fréquentées par rapport à la moyenne nationale, plusieurs lignes régionales doivent faire l'objet de financements, sous réserves de négociations ultérieures avec les autres collectivités concernées.

Il s'agit de la ligne de la Côte Bleue, des deux lignes Nice – Breil-sur-Roya et Coni-Vintimille et les quatre branches de l'« étoile de Veynes » dans les Alpes (vers Briançon, Grenoble, Valence et Aix-en-Provence).

Au regard de la candidature française pour l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030, les lignes de l'Étoile de Veynes sont à considérer en priorité. Il conviendra le cas échéant de proposer un plan de transport performant entre tous les futurs « clusters » olympiques, les grands hubs de mobilité et les zones fortement peuplées. Une attention particulière sera accordée aux réseaux de desserte fine

qui devront être requalifiés pour offrir le bon niveau d'accueil, et pour laisser en héritage aux territoires des infrastructures performantes.

Par ailleurs, la Région poursuivra les investissements indispensables sur le réseau des Chemins de fer de Provence pour offrir un service sûr et à la hauteur des attentes des usagers.

Des financements sont également à prévoir pour des opérations de modernisation du réseau structurant pour améliorer la qualité des lignes existantes.

A la suite de l'appel du Président de la République en faveur du déploiement de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), et au regard du projet de loi correspondant, des financements sont prévus pour mener des études multimodales autour d'Avignon, Marseille, Toulon, et Nice, ainsi que pour des travaux afin de proposer de meilleurs services sur ces territoires. Une enveloppe de 100 M€, partagée entre l'État et les collectivités territoriales, est prévue pour le SERM de l'aire marseillaise. Elle permettra notamment de financer la régénération et l'amélioration des lignes de la Côte Bleue, des études relatives à la liaison Aix-en-Provence- Hub de Vitrolles et l'amélioration de la performance de la ligne Aix-en-Provence-Marseille.

L'État et la Région partagent l'importance de renforcer les pôles d'échanges multimodaux (PEM), pour favoriser le report modal et les modes alternatifs à la voiture individuelle.

En particulier dans les périmètres des Services Express Régionaux Métropolitains il convient de développer en taille et en nombre les points d'accès aux réseaux, au regard des sauts d'offres que permettront les SERM. L'enjeu est d'accueillir dans des conditions attractives les augmentations de flux de voyageurs.

Les pôles d'échanges sont les nœuds du système, au croisement des différents réseaux et des différents modes. Les gares ferroviaires apparaissent comme les nœuds les plus structurants. Les principales gares ont été aménagées au cours de la dernière décennie, mais il reste de nombreuses gares à améliorer, en les équipant d'abris vélos, de parkings de covoiturage et de quais pour les correspondances avec les transports collectifs urbains. Ces aménagements peuvent être l'occasion de moderniser les bâtiments (énergies renouvelables, co-working) et d'ajouter des équipements (bornes de recharge en électricité, GNV ou hydrogène).

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est déjà bien engagée mais le programme restera à terminer, ainsi que les allongements de quais.

Part prévisionnelle État pour le réseau ferroviaire voyageurs : 161,0 M€

Part prévisionnelle Région pour le réseau ferroviaire voyageurs : 223,3 M€

Volet Fret ferroviaire

En cohérence et en application de la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (cf. décret du 18 mars 2022 en application de la loi Climat et résilience), des enveloppes significatives seront consacrées aux projets visant à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire. En la matière, le protocole de développement du fret ferroviaire signé entre l'État et la Région en 2020 reste une référence. Il s'agit d'accompagner en particulier la dynamique du transport combiné longue distance, de fiabiliser la desserte ferroviaire du port de Marseille par le raccordement de Mourepiane et par le faisceau d'Arenc, de finaliser la rénovation de la gare de triage de Miramas, de favoriser la création ou la rénovation des embranchements ferrés privés et d'accompagner la mise au gabarit fret des ouvrages d'art (tunnels).

Part État Fret ferroviaire : 26 M€

Part prévisionnelle Région Fret ferroviaire : 21,8 M€

Axe 2 – Transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante

L'État et la Région souhaitent accélérer les programmes d'amélioration des infrastructures existantes au bénéfice des transports en commun et du covoiturage.

La principale mesure qui concourt à cette priorité est la poursuite du programme en faveur de l'aménagement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage (VRTC et VR2+) sur le réseau d'autoroutes de l'aire métropolitaine Aix-Marseille Provence (40 M€ dans le CPER 2015-2022). La Région soutiendra également des projets de même nature sur les réseaux départementaux et métropolitains.

Pour mémoire, les investissements réalisés dans le cadre des contrats de plan conclus entre l'État et les concessionnaires autoroutiers concourent également à cette priorité et sont à valoriser. Cela concerne en particulier les aires de covoiturage, les voies réservées aux transports en commun et les pôles d'échange connectés aux autoroutes.

Ces investissements sont cohérents avec la démarche de planification écologique initiée par les deux partenaires qui se sont accordés sur la nécessité de prioriser les projets favorisant le report modal ainsi que ceux appartenant à la contractualisation précédente, qu'il s'agit de finaliser dès lors qu'ils intègrent une dimension multimodale (opportunité pour l'amélioration des transports collectifs, création d'itinéraires cyclables, etc.).

S'agissant des projets de nouvelles infrastructures routières, les partenaires sont convenus que leur inscription au CPER se fera de manière très ciblée et en cohérence avec la planification écologique et les enjeux liés à la décarbonation et à la réindustrialisation.

Cette nouvelle orientation est un levier indispensable pour permettre aux habitants de la région de disposer de solutions de mobilité efficaces et moins carbonées, de limiter pour eux l'impact des hausses de la facture énergétique dans les prochaines années et de profiter de villes moins engorgées et plus apaisées.

Enfin, une attention forte est portée sur les territoires alpins. Ils présentent un réel dynamisme et potentiel touristique élevé, un patrimoine culturel et naturel remarquable. Pour ces territoires qui ne seront pas dotés de grandes infrastructures routières, il reste nécessaire de poursuivre la modernisation de certains itinéraires alpins (RN85 « route Napoléon », RN94, RD1075). Cette modernisation permet d'améliorer la mobilité tous modes du quotidien au niveau des agglomérations – préfectures de Digne-les-Bains et de Gap, et des grands axes structurants, tout en sécurisant les itinéraires pour tous les usagers.

Part prévisionnelle État : 111,0 M€

Part prévisionnelle Région : 55,2 M€

Axe 3 - Accélérer le développement du vélo avec un programme d'envergure ;

Compte tenu des objectifs nationaux sur la part modale du vélo et des besoins importants du territoire régional, notamment en matière d'infrastructures cyclables pour la mobilité du quotidien, un programme ambitieux, comportant des investissements massifs doit être engagé par les collectivités avec un appui, dans la durée, de l'État et de la Région, ainsi que de l'Union Européenne.

La finalisation du schéma régional véloroutes et voies vertes reste une priorité. Ces itinéraires jouent en effet un rôle d'ossature maillant le territoire régional et desservent des zones à forts enjeux de déplacements. En complément, l'État, dans le cadre d'appels à projets nationaux, et la Région, dans le cadre de son « plan vélo accéléré », soutiendront la réalisation d'infrastructures cyclables notamment par la conversion d'infrastructures routières existantes, par l'offre de liaisons cyclables urbaines, interurbaines structurantes et les connexions vers les nœuds d'intermodalité (PEM, gares). Ils feront l'objet d'un accompagnement technique et financier coordonné entre l'État et la Région.

Part prévisionnelle État : 10,0 M€

Part prévisionnelle Région : 30,0 M€

Axe 4 – Cf. Supra

Axe 5 - Accélérer la transition écologique et énergétique du Grand port maritime de Marseille, l'accroissement de l'attractivité des zones industrialo-portuaires et l'évolution de la logistique vers la décarbonation.

Dans le domaine portuaire, l'État et la Région partagent la priorité de la transition écologique et décarbonée des ports au travers du report modal ferroviaire, fluvial, des infrastructures de connexion électrique des navires à quai et de tout moyen visant à améliorer les performances environnementales des terminaux portuaires. Les deux partenaires soulignent la nécessité d'une meilleure intégration territoriale des ports et de réduction des externalités (pollution atmosphérique). Cette meilleure intégration passe par une attention particulière au fonctionnement en termes de mobilité de ces espaces industriels massifiés, en particulier en termes de desserte tous modes, et par la prise en compte des attentes des populations riveraines en matière de cadre de vie.

Les financements apportés permettront de soutenir les efforts de décarbonation du Grand Port Maritime de Marseille. L'interface fluvio-maritime du port de Fos sur Mer sera traitée dans le CPIER.

Concernant le Grand Port Maritime de Marseille, le soutien aux infrastructures en faveur du développement des trafics marchandises sera apporté en fonction des capacités existantes et des retombées pour le territoire en termes de développement économique et d'emploi. Sur la filière « vracs solides », la reconversion du terminal minéralier de Fos est un enjeu majeur en lien avec les industries du territoire métropolitain. Enfin, les infrastructures nécessaires au développement du trafic roulier sont à apprécier en fonction de la taille des navires à capter et de la localisation optimale (Bassins Est ou Bassins Ouest) pour la mise en place d'un terminal d'autoroute ferroviaire.

En lien avec les orientations d'aménagement de la ZIP de Fos et compte tenu de l'opportunité de valoriser le foncier économique portuaire, il s'agira aussi d'accompagner l'innovation et le développement des filières industrielles liées aux énergies renouvelables, à la chimie verte et aux projets d'économie circulaire en contribuant à la mise à niveau des infrastructures de dessertes routière, ferroviaire et fluviale.

Enfin, dans cet axe, une attention particulière sera portée à la logistique, notamment urbaine et reverse, sous la forme d'un soutien aux projets et expérimentations visant à en diminuer l'empreinte carbone. Le report modal (modes massifiés fer et fleuve), la transition des flottes (y compris les modes d'avitaillement), les changements de pratiques des différents acteurs (mutualisation des ressources, optimisation des livraisons et des espaces logistiques) et la logistique du dernier kilomètre (circuits courts, cyclologique, reverse-logistique) feront notamment partie des actions prioritairement soutenues.

Part prévisionnelle État volet portuaire : 74,0 M€

Part prévisionnelle Région volet portuaire : 34,5 M€

Part prévisionnelle Région volet logistique décarbonée : 3,2 M€

Axe 6 - Adapter les infrastructures de transport au changement climatique.

L'ambition commune des partenaires est d'accompagner l'adaptation des différents réseaux au changement climatique, grâce à un diagnostic complet préalable. Concrètement, toute opération préventive connue ou issue de ce diagnostic serait à financer dans un objectif de résilience ; la poursuite du programme de sécurisation des itinéraires routiers dans les Alpes constitue une première brique de ce plan. La prise en compte de cette dimension dans les programmes d'adaptation des lignes ferroviaires (complémentaires aux opérations de régénération des petites lignes ferroviaires et de modernisation des itinéraires comme LNPCA) constitue la deuxième brique. Ce programme doit enfin permettre, à travers des études, de préparer une meilleure résilience des réseaux à long terme.

Les territoires ont connu ces dernières années un certain nombre d'évènements naturels qui ont fortement impacté leurs réseaux de transport et compromis, à plus ou moins longue échéance, l'accès à des territoires entiers (éboulement du tunnel du Chambon, glissement du pas de l'Ours, éboulement de la Rochaille, tempête Alex, et plus récemment tempête Aline, dans les Alpes Maritimes).

Ces évènements sont à relier directement aux effets du changement climatique et vont être de plus en plus fréquents, avec pour origine des aléas diversifiés (mouvement de terrain, retrait gonflement des argiles, précipitations, feux de forêt...) et de plus en plus intenses. Leur survenance a impliqué de mobiliser rapidement des moyens humains et financiers importants et ce sur une temporalité courte pour rétablir les réseaux coupés. Au-delà de sa capacité à faire face à l'urgence, il convient que le territoire mette en résilience son système de transport sur une temporalité plus longue.

La Région a bien pris conscience de la situation de vulnérabilité dans laquelle se trouvent certains réseaux de transports. Elle a engagé en partenariat avec l'État des études d'analyse des risques physiques et des risques de transition pesant sur le système de transport régional. Ces études vont déboucher sur des plans d'actions territorialisés. Ainsi, la Région a décidé de réserver une enveloppe financière conséquente (15 M€) pour décliner, indépendamment des interventions post sinistre, un programme d'actions favorisant la résilience des réseaux existants à l'échelle régionale. Ce programme d'actions est en cours de définition et pourra intégrer des travaux programmés en anticipation pour garantir la continuité des réseaux, notamment routiers. L'Etat contribuera à l'amélioration de la résilience des infrastructures de transport dans le cadre de programmes spécifiques, notamment à travers son plan national d'adaptation au changement climatique et à travers le programme national de modernisation du réseau routier doté de 200 millions d'euros.

Part prévisionnelle Région : 15,0 M€

Axe 7 - Soutenir les projets de transports en commun urbains structurants

L'État et la Région sont attachés à soutenir financièrement les projets structurants des collectivités en matière de transport collectif urbain.

L'État accompagne ces projets dans le cadre d'appels à projets pour les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

La Région y contribue également dans le cadre des volets Mobilité de conventions pluriannuelles conclues à l'échelle des intercommunalités (Contrats Nos Territoires d'Abord).

Dans ces contrats, la Région considère en priorité les projets réduisant les capacités des réseaux routiers (conversion des voiries) et conditionne son financement à l'intégration d'aménagements favorables au report modal et aux modes actifs et de dispositions garantissant l'articulation du projet avec l'offre de service de transport régionale « ZOU ! ».

Ces contributions seront à valoriser dans le volet Mobilités du Contrat de plan 2021-2027.

Part prévisionnelle État : Appels à projets nationaux

Part prévisionnelle Région : Financements contractualisés avec les territoires

Ascenseurs valléens

Part prévisionnelle État : 3 M€

Part prévisionnelle Région : 2 M€

L'annexe I au présent protocole présente le détail des opérations à programmer sur les différents axes de la future contractualisation financière État-Région.

II – La programmation en cas d'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 dans les Alpes françaises

La candidature « Alpes françaises » vient d'être retenue par le Comité International Olympique pour la phase de dialogue ciblé, la décision finale d'attribution des Jeux Olympiques et Paralympiques d'Hiver 2030 sera prise d'ici le mois d'octobre 2024, avant ou à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques d'été de Paris 2024.

Le sujet de la Mobilité constitue l'un des axes principaux de cette candidature : l'accessibilité des sites olympiques, à la fois par les délégations de sportifs et les spectateurs, est un enjeu majeur.

L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques dans les Alpes françaises constituerait donc une opportunité pour accélérer les projets visant l'amélioration des

accès à ces territoires, dans une logique durable et résiliente, et compatible avec les ambitions de l'État et de la Région en matière de lutte contre le changement climatique.

Plusieurs projets concourant au désenclavement des territoires hauts alpins sont déjà inscrits dans la programmation et identifiés dans l'Annexe 1 au présent protocole à la fois pour moderniser les axes routiers principaux et sécuriser les agglomérations traversées (rocade de Gap et liaison Sisteron-Grenoble) et pour améliorer la desserte ferroviaire des Alpes (régénération de l'Étoile de Veynes). Ils constituent le premier socle des aménagements nécessaires à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Au-delà de ces opérations, l'annexe 2 au présent protocole présente les enjeux de mobilité liés à la candidature des Alpes françaises à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030.

L'Etat examinera le recours à une loi permettant de garantir une préparation optimale de la France en vue de cet événement sportif.

III) Gouvernance et suivi de la contractualisation

La complexité des enjeux et des projets de mobilité, la variété des territoires, les besoins de synergie entre les divers programmes avec des échelles multiples, l'importance des moyens financiers à allouer aux investissements comme au fonctionnement des services de transport/mobilité, le contexte de la planification écologique, justifient de renforcer la coopération et la solidarité des territoires, pour permettre une approche globale et coordonnée des mobilités durables, afin que les actions portées par chaque collectivité rencontrent efficacement les usages d'aujourd'hui et de demain.

En matière de gouvernance

La Région s'engage à mettre en œuvre à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, les instruments de coordination prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités, en particulier les comités des partenaires associant représentants des usagers/habitants et des employeurs, les bassins de mobilité et les contrats opérationnels prévoyant *a minima* les conditions de coordination des offres des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

En matière de suivi

Pour mesurer l'atteinte des objectifs exposés ci-avant, notamment en matière de report modal, l'Etat et la Région s'engagent à mettre en place, en partenariat avec les autres AOM et les gestionnaires de voiries, un observatoire des mobilités durables, qui pourrait s'appuyer sur l'actuel Observatoire Régional des Transports (ORT). Cet observatoire aura notamment pour mission de définir les indicateurs de suivi de la mise en œuvre du CPER, qui seront définis dans l'avenant mobilités, puis de les mesurer.

Le présent protocole préfigure le volet « Mobilités » du Contrat de plan État-Région 2021-2027 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il marque une étape importante dans l'élaboration de l'Avenant Mobilités au CPER 2021-2027 dont la signature est prévue au 2nd semestre de l'année 2024 après la finalisation des discussions avec l'ensemble des co-financeurs, l'avis de l'Autorité Environnementale, la consultation du public et l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER).

Afin de ne pas retarder les projets prêts à démarrer et qui font consensus, l'État et la Région pourront, sans préjudice de ces consultations, engager dès la signature du présent protocole, les crédits nécessaires au lancement des premières études et travaux.

Il deviendra exécutoire après accord de l'Assemblée régionale à laquelle il sera soumis.

Fait le vendredi 1^{er} décembre 2023.

A Marseille.

En deux exemplaires.

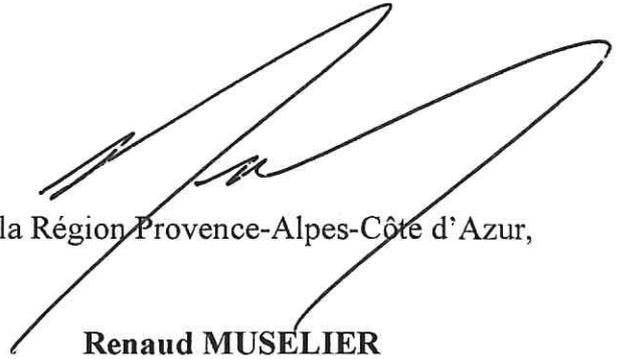
Pour l'État,



Christophe MIRMAND

Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,



Renaud MUSELIER

Président de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Président délégué de Régions de France



en présence de

Clément BEAUNE

Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion
des territoires, chargé des transports