

2020_CT2_342

OBJET : Mobilité – Déplacement, mobilité, transports et infrastructures – AVIS – Approbation d'une convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le 10 décembre 2020, le Conseil de Territoire du Pays d'Aix, s'est réuni en session ordinaire à la Salle des Musiques Actuelles du Pays d'Aix (6MIC) à Aix-en-Provence, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président du Territoire le 4 décembre 2020, conformément à l'article L.5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents : AMAR Daniel – AMIEL Michel – ARDHUIN Philippe – BARRET Guy – BIANCO Kayané – BONFILLON CHIAVASSA Béatrice – BOULAN Michel – BRAMOULLÉ Gérard – CANAL Jean-Louis – CESARI Martine – CHARRIN Philippe – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DELAVET Christian – DESVIGNES Vincent – DI CARO Sylvaine – FERNANDEZ Stéphanie – FREGEAC Olivier – GACHON Loïc – GERARD Jacky – GOMEZ André – GOURNES Jean-Pascal – GRANIER Hervé – GRUVEL Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – HUBERT Claudie – JOISSAINS Sophie – KLEIN Philippe – LANGUILLE Vincent – MALLIÉ Richard – MARTIN Régis – MERCIER Arnaud – PELLENC Roger – PENA Marc – RAMOND Bernard – ROVARINO Isabelle – RUIZ Michel – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – TAULAN Francis – VENTRON Amapola

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales : BENKACI Moussa donne pouvoir à TAULAN Francis – BURLE Christian donne pouvoir à CRISTIANI Georges – CHAUVIN Pascal donne pouvoir à BOULAN Michel – CIOT Jean-David donne pouvoir à GACHON Loïc – CONTÉ Marie-Ange donne pouvoir à PELLENC Roger – DAGORNE Robert donne pouvoir à MERCIER Arnaud – FILIPPI Claude donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – GARCIN Eric donne pouvoir à FREGEAC Olivier – JOISSAINS MASINI Maryse donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – MORBELLI Pascale donne pouvoir à ROVARINO Isabelle – PAOLI Stéphane donne pouvoir à FERNANDEZ Stéphanie – PETEL Anne-Laurence donne pouvoir à KLEIN Philippe – SERRUS Jean-Pierre donne pouvoir à CHARRIN Philippe – VINCENT Jean-Louis donne pouvoir à GRUVEL Jean-Christophe – ZERKANI-RAYNAL Karima donne pouvoir à JOISSAINS Sophie

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : POUSSARDIN Fabrice – SANNA Valérie

Secrétaire de séance : BIANCO Kayané

Monsieur Michel AMIEL donne lecture du rapport ci-joint.

RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE DU PAYS D'AIX

Mobilité
Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

■ Séance du 10 décembre 2020

03_1_08

■ **Approbation d'une convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Madame le Président soumet pour avis au Conseil de Territoire le rapport suivant :

RAPPORT AU BUREAU DE LA METROPOLE

Transports, Mobilité durable

■ Séance du 17 Décembre 2020

6

MOB 006-17/12/20 BM

■ Approbation d'une convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

L'aménagement et le développement de notre territoire sont étroitement liés à la qualité des infrastructures de transport qui les traversent et les enjeux en la matière sont particulièrement prégnants sur la Métropole Aix-Marseille-Provence où le mode routier demeure un mode de déplacement majoritaire, avec des conséquences fortement négatives sur le climat et sur la qualité de l'air.

Les voies d'accès au cœur de notre Métropole et de ses grandes agglomérations concentrent une partie non négligeable des émissions de particules fines dont la diminution est un enjeu de santé publique. Ces voies d'accès, majoritairement autoroutières, nécessitent une attention particulière et un effort d'investissement à la hauteur des enjeux.

Malgré les efforts des pouvoirs publics en faveur de l'amélioration des mobilités quotidiennes, un certain nombre de points noirs persistent et entravent les déplacements quotidiens. En particulier, les performances de certains axes autoroutiers mériteraient d'être améliorées, à la fois dans la perspective de fluidifier les trafics actuels, mais aussi pour une meilleure prise en compte des services de transports routiers mis en œuvre par les autorités organisatrices de mobilité.

Ces constats étant posés, l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Métropole Nice-Côte d'Azur, le Département des Hautes-Alpes, le Département des Alpes-Maritimes, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département de Vaucluse, les concessionnaires ASF et ESCOTA ont décidé de conjuguer leurs efforts pour accélérer la réalisation d'un programme d'opérations concourant à la résorption de ces points noirs routiers et autoroutiers du quotidien.

La présente convention a pour objet de définir un cadre général précisant les modalités d'un partenariat financier entre les signataires pour onze opérations prioritaires (420 M €) dont deux sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence (150 M€) sur une période prévisionnelle 2021-2030.

Le premier concerne la fluidification du nœud A8/A51. L'opération consiste, en complément des aménagements inscrits au Plan d'Investissement Autoroutier en cours de réalisation, en une reprise supplémentaire du nœud A8/A51 afin de fluidifier celui-ci et plus particulièrement de faciliter au quotidien les insertions vers Marseille et Gap faisant aujourd'hui l'objet de remontées de file importantes en heure de pointe (estimation 50 M€).

Le deuxième concerne l'antenne de Miramas - A54. L'opération consiste en l'aménagement d'un raccordement de l'A54 au nord de la déviation de Miramas, au droit du giratoire RN569/RD69 et des accès à la Zone d'Activités Clésud. Cette opération est éventuelle et reste sous la sous réserve des conclusions du débat public relatif à l'ensemble de la liaison Fos-Salon en cours et des suites qui seront données (estimations 100 M€).

Ces deux opérations seront soumises au respect de l'ensemble des procédures administratives applicables, à l'obtention des autorisations administratives nécessaires et à leurs déclarations d'utilité publique.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- La loi n°2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain ;
- La délibération HN 001-8073/20/CM du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole
- L'Agenda Environnemental de la Métropole Aix-Marseille-Provence et ses objectifs ;
- Le Plan Climat-Air-Energie de la Métropole Aix-Marseille-Provence et ses objectifs ;
- Le Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Aix-Marseille-Provence et ses objectifs ;
- Les Plans de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône ;
- La convention Etat - Région du 16 juillet 2020 autorisant la création du fonds spécifique de financement du programme de résorption des points noirs routiers du quotidien ;
- Le Contrat de concession d'ASF du 10 janvier 1992 approuvé par décret du 7 février 1992 et le cahier des charges annexé, tels que modifiés par ses dix-sept avenants successifs.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que l'aménagement et le développement des territoires de la Métropole sont étroitement liés à la qualité des infrastructures de transport qui les traversent ;

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE Date de télétransmission : 21/12/2020 Date de réception préfecture : 21/12/2020

- Que la route demeure un mode de déplacement majoritaire sur le territoire métropolitain, avec des conséquences fortement négatives sur le climat et sur la qualité de l'air ;
- Que les voies d'accès au cœur de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de ses agglomérations concentrent une partie non négligeable des émissions de particules fines dont la diminution est un enjeu de santé publique ;
- Que ces voies d'accès, majoritairement autoroutières, méritent une attention particulière et un effort d'investissement de la part des pouvoirs publics ;
- Qu'en particulier, les performances de certains axes routiers et autoroutiers nécessitent d'être améliorées, à la fois dans la perspective de fluidifier les trafics actuels, mais aussi pour une meilleure prise en compte des services de transports routiers mis en œuvre par les autorités organisatrices de mobilité, dont la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Que Etat, la Région et les collectivités concernées (Métropoles et Départements) proposent de conjuguer leurs efforts pour accélérer la réalisation d'un programme d'opérations concourant à la résorption d'un certain nombre de points noirs routiers et autoroutiers du quotidien ;
- Qu'un consensus entre les collectivités locales a permis de prioriser la réalisation et le cofinancement d'un programme comportant onze opérations ;
- Que le coût estimatif de réalisation de ce programme d'opérations s'élève à 420 M€ ;
- Que l'Etat a prévu d'affecter 215 M€ à la mise en œuvre de ce programme aux côtés de la Région (105 M€) et des collectivités locales concernées (100 M€) dont la Métropole Aix-Marseille-Provence (10 M€) ;
- Qu'une gestion, par la Région, de l'ensemble des financements dédiés à ce programme par les collectivités locales est apparue comme une modalité favorable à l'avancement des projets, avec le principe d'une contractualisation directe entre les maîtres d'ouvrage et la collectivité régionale impliquant la constitution par la Région d'un fonds spécifique de financement recueillant les contributions des collectivités locales cofinanceurs ;
- Que l'Etat est garant de cette modalité de gestion, via une convention avec la Région autorisant la création de ce fond ;
- Qu'une convention de cofinancement doit être conclue pour définir notamment le programme d'opérations, les modalités de son financement et de sa gouvernance ainsi que les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des différents signataires.
-

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-annexée.

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille Provence, ou son représentant, est autorisé à signer cette convention et tout autre document nécessaire à sa bonne exécution.

Article 3:

Les crédits nécessaires et les recettes afférentes seront inscrits

Pour enrôlement,
Le Conseiller Délégué
Schéma d'ensemble de la voirie

Philippe GINOUX



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

CONVENTION DE COFINANCEMENT
RELATIVE A
LA RESORPTION DES POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN
EN REGION PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR



Préambule

L'aménagement et le développement des territoires sont étroitement liés à la qualité des infrastructures de transport qui les traversent et les enjeux en la matière sont particulièrement prégnants en région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans la mesure où la route demeure un mode de déplacement majoritaire, avec des conséquences fortement négatives sur le climat et sur la qualité de l'air respiré par nos concitoyens et les nombreux touristes.

Les voies d'accès aux cœurs des métropoles et des grandes agglomérations concentrent une partie non négligeable des émissions de particules fines dont la diminution est un enjeu de santé publique. Ces voies d'accès, majoritairement autoroutières, nécessitent une attention particulière et un effort d'investissement à la hauteur des enjeux.

Malgré les efforts des pouvoirs publics en faveur de l'amélioration des mobilités quotidiennes, un certain nombre de points noirs persistent et entravent l'accès aux métropoles régionales. En particulier, les performances de certains axes autoroutiers mériteraient d'être améliorées, à la fois dans la perspective de fluidifier les trafics actuels, mais aussi pour une meilleure prise en compte des services de transports routiers mis en œuvre par les autorités organisatrices de mobilité.

Ces constats étant posés, les Signataires ont décidé de conjuguer leurs efforts pour accélérer la réalisation d'un programme d'opérations concourant à la résorption de ces points noirs routiers et autoroutiers du quotidien.

La présente convention a pour objet de définir les modalités d'un partenariat financier entre les Signataires afin de mener à bien ce programme.

Cette convention n'est pas exclusive de la contribution financière des Signataires sur les projets d'investissements routiers sur le territoire de Provence- Alpes-Côte d'Azur.

Les engagements pris au titre de cette convention pourront faire l'objet d'une valorisation par l'ensemble des Signataires au sein du futur volet mobilité de la contractualisation Etat-Région post-2020.

Convention de cofinancement

Entre:

L'Etat, représenté par Monsieur Jean-Baptiste DJEBARRI, Ministre délégué auprès de la Ministre de la Transition Ecologique, en charge des Transports, désigné ci-après « l'Etat »,

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° du, et désignée ci-après « la Région »,

Le Département des Hautes-Alpes représenté par Monsieur Jean-Marie BERNARD, Président du Conseil départemental, habilité par délibération n° du, et désigné ci-après « le Département des Hautes Alpes »,

Le Département des Alpes-Maritimes représenté par Monsieur Charles-Ange GINESY, Président du Conseil départemental, habilité par délibération n° du, et désigné ci-après « le Département des Alpes Maritimes »,

Le Département des Bouches-du-Rhône représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, habilitée par délibération n° du, et désigné ci-après « le Département des Bouches du Rhône »,

Le Département de Vaucluse représenté par Monsieur Maurice CHABERT, Président du Conseil départemental, habilité par délibération n° du, et désigné ci-après « le Département de Vaucluse »,

La Métropole Nice-Côte d'Azur représentée par son Président Monsieur Christian ESTROSI, habilité par délibération n° du, et désigné ci-après « La Métropole Nice Côte d'Azur »,

La Métropole Aix-Marseille-Provence représenté par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, habilitée par délibération n° du, et désigné ci-après « La Métropole Aix-Marseille-Provence »,

La société Autoroutes du Sud de la France (ASF), société anonyme au capital de 29 343 640,56 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro 572 139 996, dont le siège social est situé 12 rue Louis Blériot 92500 Rueil-Malmaison, représentée par son Président-directeur général, Monsieur Pierre COPPEY, ci-après désignée « ASF »,

La société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA), société anonyme au capital de 131 544 945 €, inscrite au RCS de Cannes sous le numéro 562 041 525, dont le siège social est situé 432 avenue de Cannes 06210 Mandelieu, représentée par son Directeur Général Monsieur Blaise RAPIOR, ci-après désignée « ESCOTA »,

ci-après désignés « les Signataires ».

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L.4211-1 ;

Vu le Contrat de Plan État-Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur pour la période 2015-2020 ;

Vu le Plan Climat de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et ses objectifs ;

Vu le Plan d'urgence, de solidarité et de relance de Provence-Alpes-Côte d'Azur annoncé le 30 mars 2020 ;

Vu la convention Etat - Région du 16 juillet 2020 autorisant la création du fonds spécifique de financement du programme de résorption des points noirs routiers du quotidien

Vu le Contrat de concession d'ASF du 10 janvier 1992 approuvé par décret du 7 février 1992 et le cahier des charges annexé, tels que modifiés par ses dix-sept avenants successifs ;

Vu le Contrat de concession d'ESCOTA du 3 août 1982 approuvé par décret du 29 novembre 1982 et le cahier des charges annexé, tels que modifiés par ses seize avenants successifs ;

Vu les Plans de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône, du Var, du Vaucluse et des Alpes-Maritimes du sud,

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention est conclue en application de la convention du 16 juillet 2020, entre l'Etat et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, autorisant la Région à gérer un fonds destiné à la réalisation d'un programme global d'opérations d'investissements sur les réseaux routiers, concourant à la résorption des points noirs routiers et autoroutiers du quotidien en Provence Alpes Côte d'Azur.

Elle a pour objet de définir les modalités de financement de ce programme d'opérations et les engagements des Signataires ainsi que la gouvernance d'ensemble.

Les opérations concernées sont identifiées à l'article 2.

Article 2 : Programme global des opérations

Le programme objet de la présente convention est composé des 11 opérations suivantes identifiées, en concertation par les Signataires, comme permettant de répondre à l'objectif de résorption de la congestion routière sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- 1) **Les travaux de modernisation de la RN85 entre La Saulce et Gap** (Hautes Alpes) : dans le prolongement des aménagements programmés dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région relatif à la reconfiguration du carrefour de Tallard, il s'agit d'améliorer la robustesse de l'itinéraire Tallard – entrée sud de Gap, via la RN85 et de prendre en compte les problématiques de sécurité, en particulier les accès à la zone d'activité de la Plaine de Lachaup, l'insertion environnementale de l'infrastructure existante, les modes actifs et les transports collectifs ;
- 2) **Le Car à haut Niveau de Service sur A8 entre Villeneuve-Loubet et Antibes** (Alpes Maritimes) : l'étude d'une voie réservée à la mise en œuvre d'un CHNS pour améliorer la desserte du Technopôle de Sophia-Antipolis depuis Nice via l'A8 par les Transports Collectifs est en cours. L'aménagement de cette voie réservée au TC sur une première section d'environ 4 km, dans le sens Nice-Antibes, revêt un caractère prioritaire pour le territoire ;
- 3) **Le raccordement de la Voie Mathis à l'autoroute A8 – 2^{ème} phase** (Alpes Maritimes) : Le raccordement de la voie Mathis à l'autoroute A8 s'intègre dans un vaste programme de développement et de réhabilitation de ce secteur en devenir (Grand Arénas, pôle d'échanges multimodal, ligne 2 du tramway, quartier des Moulins, Nice Méridia, voie des 40 m, ...), avec notamment la perspective de l'essor des transports en commun et de l'intermodalité à l'échelle de l'agglomération. La 2^{ème} phase de ce projet permettra le raccordement en tranchée couverte à l'A8 depuis le carrefour Nicot de Villemain, extrémité de la 1^{ère} phase fonctionnelle de l'opération financée dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 ;
- 4) **Le raccordement de la RM6202 bis à l'A8 vers l'ouest** (Alpes Maritimes), par la création d'une bretelle complétant le quart de diffuseur actuel revêt également un intérêt majeur pour les liaisons directes en direction d'Aix-en-Provence, via l'A8, afin de désengorger le nœud niçois et les échangeurs Nice Ouest et Nice Saint-Isidore, ainsi que d'assurer la cohérence avec les aménagements prévus dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National de la Plaine du Var. Les études relatives au franchissement du Var doivent être accélérées en vue d'une réalisation à moyen terme compte tenu de la rupture actuelle entre les deux infrastructures et de la congestion quasi permanente de l'A8 sur ce secteur ;
- 5) **Le diffuseur de Mougins n°42 de l'A8** (Alpes Maritimes) : ce diffuseur, interface stratégique entre l'A8, la pénétrante de Grasse et la ville de Cannes, est saturé quotidiennement aux heures de pointe. Il a fait l'objet de nombreuses modifications au cours de ces dernières années mais nécessite des aménagements complémentaires afin de réduire le niveau de congestion de circulation et de renforcer la sécurité des usagers en particulier au niveau de la bretelle de sortie sud du diffuseur desservant depuis Aix-en-Provence les communes de Grasse, le Cannet, Mougins et Mouans-Sartoux. Cette opération vise l'élargissement de certaines voiries desservant le diffuseur, la modification de bretelles et la mise en œuvre d'un système de régulation des carrefours situés entre les routes départementales et les bretelles de l'A8 ;
- 6) **L'échangeur des Bréguières** (Alpes Maritimes) : le projet, envisagé sur la commune de Mougins, permettrait de compléter l'échangeur d'Antibes-Est pour permettre un nouvel accès à Sophia-Antipolis. Des études d'opportunité relatives à

ce projet, lié initialement au projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, sont à conduire pour définir les conditions dans lesquelles un tel aménagement résoudrait les problématiques d'accessibilité sur le secteur, indépendamment du projet de LNPCA ;

- 7) **L'échangeur de la Bocca « Les Tourrades »** (Alpes Maritimes) : Cette opération se situe sur les communes de Cannes et Mandelieu-La Napoule. Le maillage routier du secteur se compose de 4 axes à fort trafic (RD 6207, RD 6007, RD 1009 et A8 avec l'échangeur de « La Bocca »). Les conditions de fonctionnement de l'échangeur de La Bocca sont très difficiles aux heures de pointe, du fait de ses caractéristiques et notamment des conditions de circulation aux carrefours d'accès (Tourrades et St Exupery). Les accès à l'autoroute depuis le sud manquent de fluidité en raison de la saturation de plusieurs « nœuds » aux heures de pointe, et également en raison de la zone d'activité des Tourrades. Ce projet, qui fait l'objet d'une convention de cofinancement entre le Département des Alpes Maritimes, la commune de Cannes et Escota, nécessite un complément de financement qui fait également partie de l'objet de la présente convention.
- 8) La **fluidification du nœud A8/A51** (Bouches du Rhône) : l'opération consiste, en complément de l'aménagement inscrit au Plan d'Investissement Autoroutier, en une reprise du nœud A8/A51 afin de fluidifier celui-ci et notamment de faciliter au quotidien les insertions d'A8 et A516 vers Marseille et Gap ;
- 9) **Antenne de Miramas - A54** (Bouches du Rhône) : l'opération consiste en l'aménagement d'un raccordement (diffuseur autoroutier) de l'A54 au nord de la déviation de Miramas, au droit du giratoire RN569/RD69 et des accès à la Zone d'Activités Clésud, sous réserve des conclusions du débat public relatif à l'ensemble de la liaison Fos-Salon ;
- 10) La **connexion entre A7 sud et A9 sud à Orange** (Vaucluse) : l'opération consiste à prendre en compte, en complétant la bifurcation A7/A9 des mouvements sud/sud manquants, les enjeux de trafic sur la commune d'Orange et l'ensemble des réseaux viaires situés au sud de celle-ci jusqu'en Avignon, réseaux qui supportent un flux Est-Ouest important du fait de l'éloignement de l'échangeur « Orange Centre » ;
- 11) Le **système d'échanges de Bonpas** (Vaucluse) : le réaménagement de ce système d'échanges constitue un enjeu majeur de résolution d'un nœud routier à l'intersection des trafics issus de quatre axes majeurs pour le Vaucluse : l'autoroute A7, la nationale RN7, en provenance d'Avignon, la RD900 en provenance de Cavaillon et Apt, et la RD7N en provenance des Bouches du Rhône. Le projet à l'étude par le Département de Vaucluse prévoit une reconfiguration de l'échange par dénivellation et un réaménagement des axes concernés ;

Pour chaque opération, une fiche annexe reprend la localisation, la problématique actuelle, la maîtrise d'ouvrage et le coût prévisionnel indicatif.

Article 3 – Maîtrises d’ouvrage et calendriers prévisionnels des opérations

Les maîtrises d’ouvrage et les calendriers prévisionnels de réalisation des opérations sont précisés dans les fiches descriptives annexées à la présente convention. Il est précisé que certaines opérations peuvent être du ressort de plusieurs maîtres d’ouvrages.

Les opérations sont soumises au respect de l’ensemble des procédures administratives applicables, à l’obtention des autorisations administratives nécessaires et à leurs déclarations d’utilité publique, le cas échéant.

Les opérations à conduire sur les réseaux autoroutiers concédés relèvent de la maîtrise d’ouvrage des sociétés concessionnaires, conformément au tableau de l’article 4, sous le contrôle de l’Etat tel que défini dans les contrats de concession.

Ces opérations devront faire l’objet de dossiers d’études, prévus par la réglementation applicable, qui seront instruits par les services de l’Etat qui seuls peuvent approuver ceux-ci, cette approbation étant une condition nécessaire à la réalisation des aménagements.

Article 4 – Répartition des contributions financières des Signataires

Les opérations listées à l’article 2 n’ont, pour la plupart, pas fait l’objet d’études suffisantes permettant d’estimer leurs coûts de réalisation avec précision.

Aussi, le tableau ci-dessous présente les montants indicatifs des contributions financières prévisionnelles que s’engagent à verser les collectivités locales signataires pour les opérations suivantes retenues dans le cadre de la présente convention.

Opérations	Maîtrise d’ouvrage	Départements concernés	Estimation globale en M€	Répartition des contributions en M€								
				Etat	Région	Reste à financer H-I-J	Hautes Alpes	NCA	Alpes Maritimes	MAMP	BDR	Vaucluse
Travaux de sécurisation de la RN85 entre La Saulce et Gap	Etat	05	420	215	105	100	9	24,5	14,5	10	20	22
CHNS entre Villeneuve-Loubet et Antibes (A8)	ESCOTA	06										
Raccordement de RM6202 bis à l’A8 - Nice	NCA	06										
Raccordement de la voie Mathis à l’autoroute A8 - phase 2	NCA ou ESCOTA	06										
Diffuseur de Mougins	ESCOTA	06										
Bréguières (Accès Sophia)	ESCOTA	06										
Echangeur Tourrades à Cannes/Mandelieu	ESCOTA	06										
Fluidification du noeud A8/A51 – Aix en Provence	ASF	13										
Antenne de Miramas (A54)	ASF	13										
Connexion entre A7 Sud et A9 Sud à Orange	ASF	84										
Carrefour de Bonpas	CD84	84										

Ces montants indicatifs sont hors taxes et évalués aux conditions économiques de février 2020 (indice TP01 : 111,7). Ils seront révisés en fonction de l’évolution de l’index TP01.

Ces montants indicatifs sont amenés à évoluer, notamment lorsque les conditions techniques et financières relatives aux opérations seront arrêtées conjointement dans le cadre des conventions de cofinancement particulières mentionnées ci-dessous.

Article 5 – Calendrier global de réalisation des opérations

La réalisation du programme d'opérations objet de la présente convention s'entend sur la période prévisionnelle 2021-2030.

Chaque opération devra faire l'objet :

- d'une ou plusieurs conventions de cofinancement particulières (études et travaux) dans un délai de cinq ans à compter de la signature de la présente convention,
- d'un début d'exécution dans un délai d'un an à compter de la signature de cette convention particulière,
- et d'un niveau d'engagement effectif sur la période couverte par la présente convention.

Le début d'exécution d'une opération est matérialisé par le démarrage des études préalables (ordre de service émis par le(s) maître(s) d'ouvrage).

Le niveau d'engagement effectif d'une opération équivaut, selon les cas, à la validation des études d'avant-projet, à la production du dossier d'enquête publique, à l'obtention d'une DUP, d'une déclaration de projet ou de toute autre autorisation ou décision nécessaire à la réalisation de l'opération.

Ce programme d'opérations pourra faire l'objet d'un réajustement à mi-période. Toute opération n'ayant pu faire l'objet d'une convention de cofinancement particulière dans un délai de cinq ans à compter de la signature de la présente convention ou n'ayant connu aucun début d'exécution dans un délai d'un an à compter de la signature de sa convention particulière de cofinancement sera exclue du cadre de la présente convention et ne pourra donner lieu à aucun financement de la part des signataires.

Article 6 – Modalités de mobilisation des contributions financières des partenaires

La contribution de l'Etat au financement des opérations conduites sur les réseaux autoroutiers concédés fera l'objet d'une formalisation avec les concessionnaires dans le cadre de leurs contrats de concession.

La contribution des collectivités locales signataires au programme d'opérations sera portée par la Région dans le cadre d'une contractualisation entre celle-ci et les maîtres d'ouvrage, via une convention particulière de cofinancement pour chaque opération. Suivant ce principe :

- les collectivités locales signataires participeront à la mise en œuvre du programme global d'opérations en versant annuellement une contribution financière à la Région sur la base de l'échéancier prévisionnel de versement prévu à l'article 7 ci-après et à l'appui d'un titre de recette émis par la Région.
- La Région s'engage quant à elle :

- à verser au(x) maître(s) d'ouvrage, de façon échelonnée, une contribution financière intégrant la participation prévue par chaque collectivité locale, dont celle de la Région, dans le cadre d'une convention de cofinancement particulière à chaque opération ;
- à effectuer ces versements selon l'échéancier et les modalités de versement propres à chaque convention particulière, au vu de la production, par chaque maître d'ouvrage, d'un état d'avancement de l'opération concernée correspondant au jalon de versement indiqué dans la convention particulière ;
- à produire ces pièces justificatives aux Signataires cofinanceurs sur demande.

S'agissant des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe de l'Etat, aucun versement à la Région ne sera opéré par l'Etat. Celui-ci mobilisera ses financements sur les exercices concernés. Il produira un bilan financier annuel de ces opérations à l'appui des titres de perception relatifs aux sommes à percevoir, de la part de la Région telles que prévues par la (les) convention(s) de cofinancement particulière(s).

En sa qualité de maître d'ouvrage du projet de réaménagement du système d'échange de Bonpas, le Département de Vaucluse mobilisera directement sa contribution sur cette opération jusqu'en 2025 et versera à la Région sa contribution financière au programme d'opérations à compter de 2026.

En cas de modification substantielle, d'arrêt ou d'abandon d'une opération du programme objet de la présente convention, les Signataires conviennent de se rencontrer afin d'étudier les conséquences en termes de coûts, de financement et de délais relatifs au programme.

Si le programme devait être arrêté ou abandonné, les Signataires se rencontrent en vue notamment de l'établissement du bilan financier définitif du programme, étant entendu que les Signataires conviennent que le bilan précité devra assurer au(x) maître(s) d'ouvrage la neutralité financière en tenant compte des coûts et frais déjà engagés par ces derniers.

Après l'établissement de ce bilan, s'il y a lieu, la Région procèdera au reversement des contributions trop perçues aux collectivités contributrices.

Article 7 – Echéancier prévisionnel indicatif de versement des contributions

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement des contributions financières des Signataires est établi comme suit : (en M€)

Années	Etat	Région	Hautes Alpes	NCA	Alpes Maritimes	MAMP	Bouches du Rhône	Vaucluse
2021	215	105	0,5	2,0	1,0	1,0	2,0	9,5
2022			1,0	2,0	1,0	1,0	2,0	
2023			1,0	2,5	1,5	1,0	2,0	
2024			1,0	3,0	1,5	1,0	2,0	
2025			1,0	3,0	1,5	1,0	2,0	
2026			1,0	3,0	2,0	1,0	2,0	2,5
2027			1,0	3,0	2,0	1,0	2,0	2,5
2028			1,0	2,0	2,0	1,0	2,0	2,5
2029			1,0	2,0	1,0	1,0	2,0	2,5
2030			0,5	2,0	1,0	1,0	2,0	2,5
Total					9,00	24,50	14,50	10,00

Accusé de réception en préfecture
043-200064807-20201210_2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Les montants figurant dans cet échéancier sont prévisionnels. Ils sont hors taxes (hormis pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat) et sont évalués aux conditions économiques de février 2020 (indice TP01 : 111,7). Ils seront révisés en fonction de l'évolution de l'index TP01.

Cet échéancier s'établit en correspondance avec le rythme prévisionnel d'engagement des dépenses par les maîtres d'ouvrage pour la réalisation du programme d'opérations.

Il pourra être modifié d'un commun accord entre les signataires, dans le cadre du comité de pilotage prévu à l'article 10. Le cas échéant, le comité de pilotage pourra décider de l'actualiser pour garantir l'équilibre entre les dépenses réellement engagées et les versements effectués par les collectivités.

Après accord du Comité de pilotage, en cas de modification à la hausse de l'un des montants indiqués à l'échéancier, la/les collectivité(s) locales signataires s'engagent à inscrire en temps utile, dans leurs budgets annuels respectifs, les sommes nécessaires au versement de leurs contributions financières.

Article 8 – Responsabilités

L'engagement financier des Signataires au titre de la présente convention n'emporte aucune responsabilité dans la mise en œuvre des opérations, qui restent de la seule responsabilité des maîtres d'ouvrages respectifs, conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article 9 – Objectifs en matière de développement durable

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à intégrer de façon exemplaire des objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale dans la conduite des opérations objet de la présente convention, dans le respect du droit applicable.

En particulier, les maîtres d'ouvrage s'engagent à généraliser dans les principaux marchés de travaux relatifs aux opérations cofinancées :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Les maîtres d'ouvrage prévoient des clauses contractuelles permettant de s'assurer du respect des engagements pris en la matière par les titulaires de ces marchés.

Article 10 – Gouvernance

Un comité de pilotage de cette convention sera constitué.

Il sera co-présidé par l'Etat et la Région et réunira l'ensemble des représentants élus ou désignés des Signataires au moins une fois par an, notamment pour :

- Dresser un bilan de l'avancement du programme des opérations objet de la présente convention, partager les perspectives de leur réalisation, et mettre à jour, le cas échéant, leurs calendriers prévisionnels indicatifs ;
- Présenter un état des contributions financières versées au(x) maître(s) d'ouvrage ;
- Réajuster l'échéancier de versement des contributions en correspondance avec le rythme réel des dépenses ;
- Prendre des décisions sur la poursuite, l'arrêt, la substitution d'opérations ou la modification substantielle du programme objet de la présente convention ;
- Décider, le cas échéant, de la prise en compte des surcoûts des opérations contractualisées dans les cas où ces derniers n'auraient pas trouvé leur résolution dans les conventions particulières.

Pour le suivi du programme d'opérations, un comité technique sera constitué, sous la co-direction des services de l'Etat et de la Région. Il associera un représentant de chacun des cofinanceurs et maîtres d'ouvrages et, le cas échéant, les représentants des acteurs du territoire pouvant, selon opportunité, être conviés à titre consultatif.

Ce comité technique permettra aux maîtres d'ouvrages d'informer l'ensemble des partenaires a minima sur :

- l'avancement des opérations et l'évolution éventuelle des calendriers ;
- les difficultés éventuelles rencontrées et les solutions proposées ;
- le suivi des coûts et les éventuels risques de sous-réalisation des opérations.

Ce comité technique se réunira en tant que de besoin, au moins une fois par an, pour dresser un bilan de l'avancement du programme d'opérations et formuler, le cas échéant, des propositions à soumettre au comité de pilotage.

Article 11 : Communication

Les maîtres d'ouvrage des opérations objet de la présente convention s'engagent à mentionner le concours financier des différents Signataires par tous les moyens appropriés à la nature des opérations cofinancées (notamment les logotypes sur panneaux, les publications...) et à adresser aux Signataires cofinanceurs les documents permettant d'attester du respect de cet engagement.

Le versement des contributions financières par la Région est conditionné par la réalisation de cette obligation, dont les modalités sont précisées à l'annexe 2 à la présente convention.

Les maîtres d'ouvrage et les Signataires cofinanceurs détermineront d'un commun accord les conditions relatives à la réalisation, à la diffusion et au financement de tout enregistrement visuel ou sonore des travaux que les cofinanceurs jugeraient utile notamment pour leurs activités de promotion institutionnelle, les droits relatifs auxdits enregistrements étant consentis à titre gratuit.

Article 12 : Validité et durée de la convention

Cette convention prendra effet à compter de la date de sa notification par l'Etat aux Signataires. Elle prendra fin à la plus tardive des deux dates **entre la satisfaction des**

engagements financiers des partenaires et l'achèvement des opérations qui en sont l'objet, dans le respect des dispositions de l'article 5.

Elle est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des Signataires.

Article 13 : Règlement des différends

Les Signataires conviennent de privilégier la recherche de solutions amiables au règlement des différends qui pourraient survenir à l'occasion de l'application des termes de la présente convention.

A défaut, le règlement de ces différends relève de la compétence du tribunal administratif de Marseille.

Article 14 : Modification de la convention

Toute modification de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

A _____, le

Pour l'Etat
Le Ministre délégué auprès de la
Ministre de la Transition Ecologique,
en charge des Transports

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Le Président

Jean-Baptiste DJEBBARI

Renaud MUSELIER

Pour la Métropole Aix-Marseille-
Provence

Pour la Métropole Nice-Côte d'Azur
Le Président

Martine VASSAL

Christian ESTROSI

Pour le Département
des Hautes-Alpes
Le Président

Pour le Département
des Alpes-Maritimes
Le Président

Jean-Marie BERNARD

Charles-Ange GINESY

Pour le Département
des Bouches-du-Rhône
La Présidente

Pour le Département
de Vaucluse
Le Président

Martine VASSAL

Maurice CHABERT

Pour ASF,
Le Président - directeur général

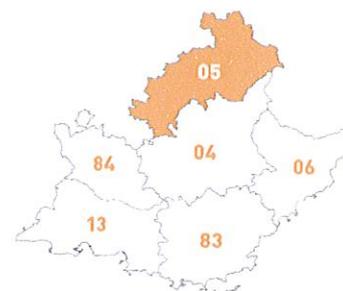
Pour ESCOTA,
Le Directeur général

Pierre COPPEY

Blaise RAPIOR

ANNEXES : Fiches Opérations

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



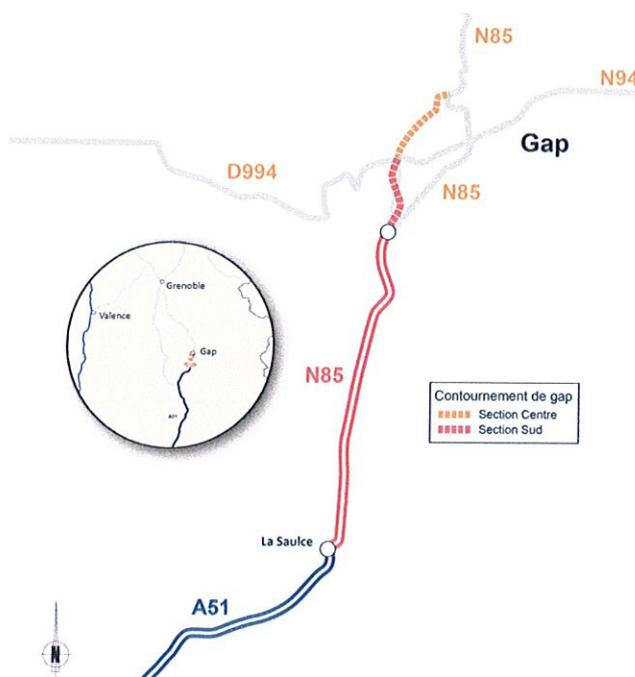
Contexte général

La ville de Gap est connectée au réseau routier structurant et plus généralement aux autres métropoles régionales via l'autoroute A51 de Marseille au giratoire de la Saulce puis via la RN85 qui rejoint puis traverse la ville de Gap.

Dans le cadre de l'actuel contrat de plan Etat-Région, l'amélioration de la desserte de Gap, et donc l'aménagement de la RN85 se traduit par deux opérations :

- La réalisation de la section dite centrale de la rocade de Gap, dont les travaux sont en cours et dont une mise en service partielle, excluant le secteur du val de Bonne, est envisagée en 2021, avant une mise en service complète prévue pour 2024 ;
- Le réaménagement du carrefour avec la RD942, dit de Tallard, qui inclut un traitement de la RN85 depuis le giratoire de la Saulce et dont le début des travaux est envisagé en 2023.

Dans la continuité de ces aménagements, et afin d'achever le traitement de la RN85 au droit et au sud de Gap, pourraient être envisagées la requalification de la RN85 au Nord de Tallard jusqu'à l'entrée Sud de Gap et la réalisation de la section Sud de la rocade de Gap, éventuellement par un aménagement sur place du réseau routier existant, permettant d'achever la déviation de la RN85 au droit de Gap.



Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Expression de la problématique

La communauté d'agglomération Gap Tallard Durance est principalement tournée vers le sud et en particulier vers la capitale régionale, Marseille, à laquelle elle est connectée via la RN85 et l'A51.

La section concernée de la RN 85 traverse un territoire majoritairement rural, et a favorisé une urbanisation ponctuelle (habitats ou zones d'activités diffuses, situées tantôt à l'est, tantôt à l'ouest). Son tracé est direct, avec un profil en long peu accidenté. Elle connaît des périodes de saturation essentiellement liées au trafic touristique saisonnier qui amènent des pointes de trafic à hauteur de 18 000 véhicules/jour mais également en raison d'un trafic périurbain significatif (13 000 mja).

Une augmentation de la capacité de l'infrastructure pourrait être envisagée avec, en parallèle, un travail sur l'insertion environnementale de l'infrastructure qui reste perfectible (absence de système d'assainissement) et le traitement de quelques zones présentant une accidentalité particulièrement marquée, notamment au droit de certains carrefours plans.

Proposition d'aménagement

L'aménagement à réaliser consiste à améliorer la desserte de l'agglomération gapençaise depuis la sortie de l'A51 dans le cadre d'un aménagement sur place de la RN 85 destiné à améliorer les capacités de l'infrastructure par une mise à 2x2 voies partielle de la section en prenant en compte l'insertion environnementale et la sécurisation de l'itinéraire entre le carrefour de Tallard et l'entrée sud de Gap.

Une enveloppe de 30 M€ TTC maximum est envisagée.

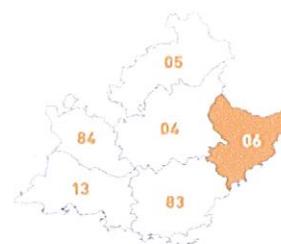
Maîtrise d'ouvrage : Etat ou Conseil départemental des Hautes-Alpes.

Programmation indicative

	Année 1			Année 2			Année 3			Année 4			Année 5			Année 6			Année 7																																																																																				
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D							
ETUDES																																																																																																							
PROCEDURES																																																																																																							
TRAVAUX																																																																																																							

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

POINTS NOIRS AUTOROUTIERS EN REGION SUD PROVENCE- ALPES-CÔTE D'AZUR



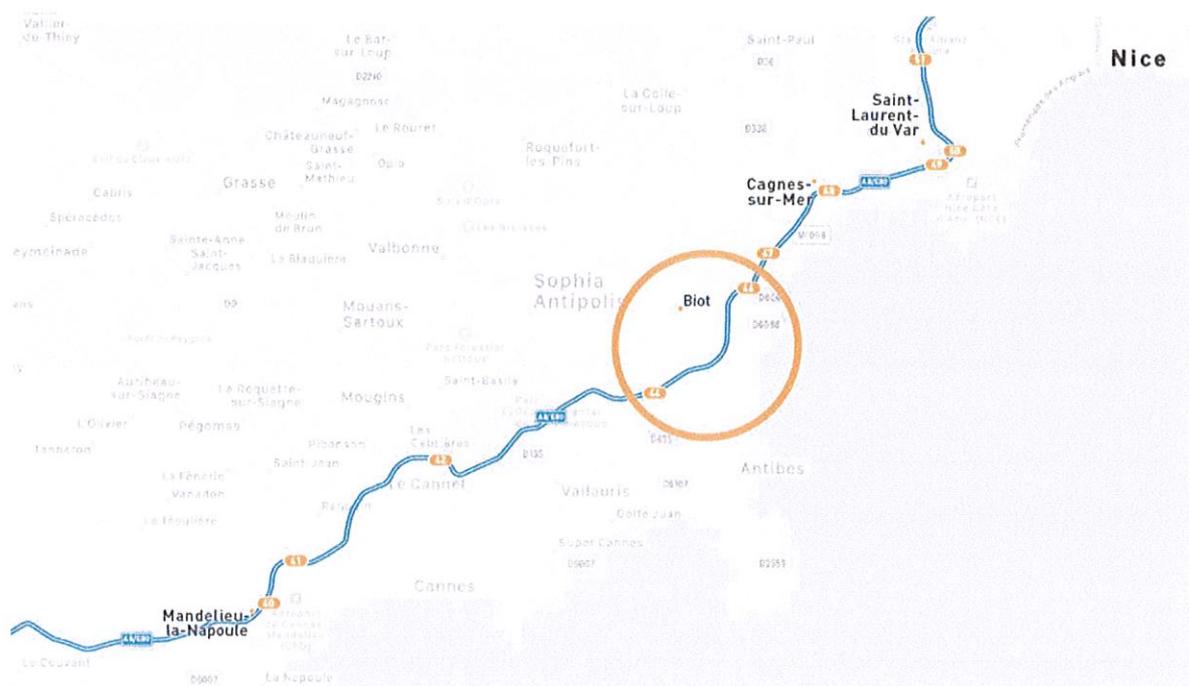
A8/ Car à Haut Niveau de Service entre Nice et Antibes

Contexte général et localisation

Une ligne régulière d'autocars assure un service de transport entre Nice et la technopole de Sophia Antipolis, en empruntant l'autoroute A8.

L'autoroute A8 dans les Alpes-Maritimes constitue la seule voie de desserte capacitaire des agglomérations de la bande littorale ainsi que des principales zones d'activités. Dans la partie urbaine la plus dense, le trafic journalier sur l'A8 dépasse les 145 000 véhicules par jour, et les congestions sont fréquentes entre les diffuseurs de Nice Ouest et d'Antibes Est. Sophia Antipolis, plus grande technopole d'Europe, est desservie depuis Nice par la ligne de cars 230, dernièrement modernisée par le département, alors AOT, avec la mise en service de matériel roulant à étage ; la ligne est saturée en période de pointe, malgré une fréquence qui peut atteindre un car toutes les 5 minutes.

Entre les diffuseurs de Villeneuve-Loubet plage (Bouches du Loup) et Antibes Est, l'autoroute A8 est à trois voies et supporte en heures de pointe un trafic supérieur à 5 000 véhicules par heure. La configuration de l'autoroute présente sur 3 km une rampe importante avant la sortie Antibes Est, avec près de 400 PL à l'heure de pointe du matin, et une part totale du trafic sortant de plus de 50%. Cofinancée par le CD 06 et ESCOTA, une étude d'opportunité a été réalisée en 2016 pour évaluer la réalisation d'une VRTC sur l'A8, sur environ 4 km, entre les diffuseurs de Villeneuve-Loubet plage et Antibes, dans le sens 2 (Nice vers Sophia Antipolis).



Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Expression de la problématique

À la suite de l'étude d'opportunité, la DIT a autorisé ESCOTA, fin mars 2018, à engager les études d'un Dossier de Demande de Principe de cet aménagement, sous réserve d'un financement excluant une compensation financière dans le contrat de concession. On notera que depuis, un nouveau guide du CEREMA sur les Voies Structurantes d'Agglomération, relatif à l'aménagement de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé VTOE ou voies réservées multimodales VRM, est disponible en version provisoire V0.1 de novembre 2018. Il modifie substantiellement les possibilités d'aménagement d'infrastructures existantes.

Proposition d'aménagement

Pour permettre l'intégration de la voie réservée, la solution préconisée dans l'étude d'opportunité consiste à créer une 4^e voie en section courante du sens 2. Les solutions étudiées intègrent une largeur de profil en travers variable, avec ou sans élargissement de la plateforme actuelle (en dérogation ou non à l'ICTAAL). La question des aménagements au droit des ouvrages d'art (PI et PS) est également un sujet qui fait l'objet d'études particulières, ainsi que l'origine et la fin de la voie réservée, au niveau des diffuseurs n°46 et n°44 de l'A8. En particulier, la démolition et la reconstruction de 2 PS sont envisagées.

La possibilité d'aménager la sortie Antibes Est avec une 2^e voie dédiée aux CHNS est également analysée.

Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA sera maître d'ouvrage

Coût estimatif

Le projet est estimé à 30 millions d'euros valeur février 2020.

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. Le financement des études étant déjà acquis, le démarrage des travaux sera subordonné à :

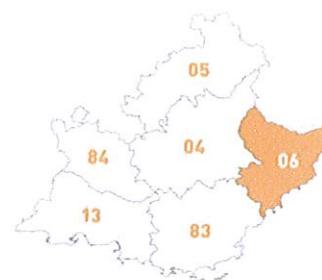
- L'approbation de l'ensemble des études et l'achèvement des procédures relatives à l'opération.
- La contractualisation du financement des travaux entre ESCOTA et, respectivement, la Région et l'Etat, dans le cadre des équilibres financiers globaux prévus par la « convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien ».

Ce planning sera révisé à l'issue celle-ci. En particulier, en fonction de l'ampleur des procédures et de celle des besoins fonciers de l'aménagement, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Études	■	■			
Procédures		■	■		
Travaux				■	■

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ESCOTA.

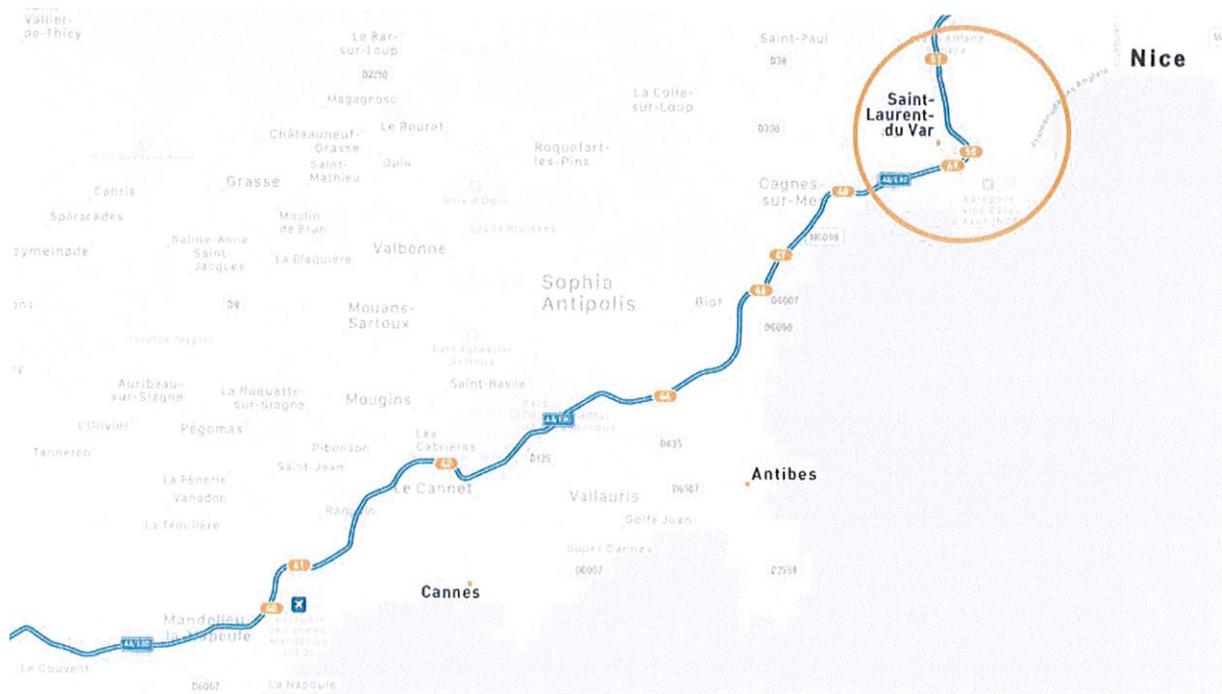
POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



A8/ Liaison entre la sortie de la Voie Mathis et l'A8

Contexte général Localisation

La Voie Mathis et l'autoroute A8 constituent les deux principales artères pour les déplacements est/ouest à travers la ville de Nice, avec la Promenade des Anglais, cette dernière étant cependant destinée à voir son trafic réduit en application de la politique de transport de la Ville et de la Métropole. La liaison entre ces deux voies structurantes se fait actuellement difficilement par une route à la géométrie contrainte et avec de nombreux carrefours à feux. Il est question d'un raccordement plus direct depuis des décennies. La Métropole Nice Côte d'Azur a engagé une opération pour aménager la sortie de la Voie Mathis, côté ouest, avec la création de tranchées couvertes ou ouvertes pour le franchissement des carrefours ("1^{ère} phase"). Le dernier tronçon de cet aménagement relie par une tranchée couverte à gabarit réduit la "1^{ère} phase" à l'entrée de l'A8 au niveau de la bretelle d'entrée du diffuseur n°50, Nice Ouest. Ce dernier projet a fait l'objet d'une commande d'étude d'opportunité par la DIT à ESCOTA, concessionnaire de l'A8, en cofinancement avec la Métropole Nice Côte d'Azur.



Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Expression de la problématique

La Métropole a engagé une politique de transport visant à renforcer l'attractivité de la Voie Mathis afin de décharger les autres infrastructures principales. De plus, les projets de développement à l'ouest de la ville, en particulier ceux qui rentreront dans le cadre de l'OIN de l'Éco vallée, dans la plaine du Var, seront générateurs de trafics, rendant l'accès à l'A8 encore plus difficile.

Actuellement, la configuration de la route de Grenoble, sur laquelle transitent les véhicules, ne permet pas une liaison de capacité suffisante. Cette voie est de plus traversée par la ligne 2 du tramway.

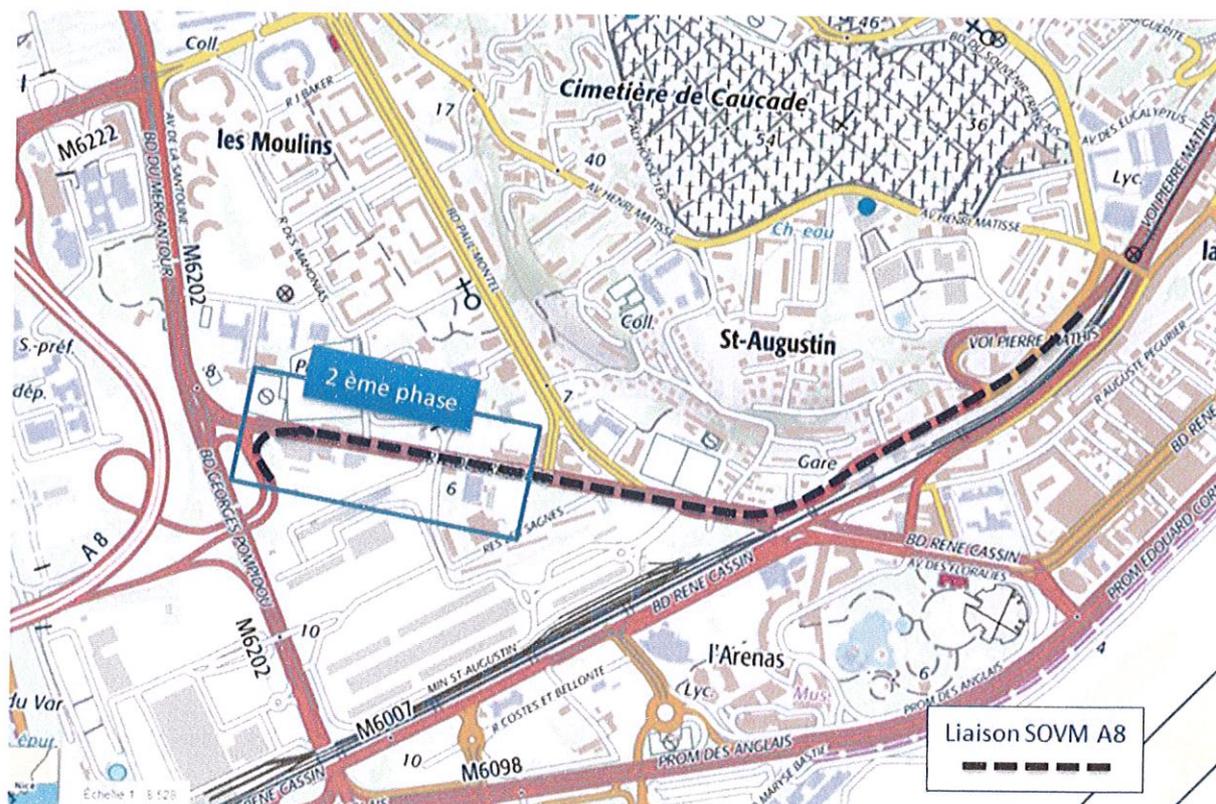
La Métropole a démarré la réalisation d'un prolongement de la Voie Mathis vers l'entrée de l'autoroute, par un aménagement de la route de Grenoble en tranchées, ouvertes ou couvertes. Cependant, cet aménagement conservera le carrefour actuel entre la route de Grenoble et l'entrée du diffuseur n°50 de l'A8. Le maintien de ce carrefour à feux ne permettra pas d'améliorer les conditions d'accès à l'autoroute et la situation risque même de s'aggraver, pénalisant de fait l'attractivité de la Voie Mathis et la circulation des usagers de l'autoroute. Le trafic pourrait alors se reporter sur d'autres axes principaux et dont la vocation n'est pas d'assurer de tels trafics à destination de l'autoroute, notamment la Promenade des Anglais qui supporte déjà un trafic très important.

Une solution doit donc être trouvée pour permettre une amélioration significative et durable de la liaison entre la Voie Mathis et l'autoroute A8.

Proposition d'aménagement

Le projet consiste en une tranchée, ouverte ou couverte, qui reliera la Voie Mathis à l'entrée de l'autoroute, diffuseur de Nice Ouest (n°50). La Métropole a engagé l'opération de "première phase", alors qu'une étude d'opportunité est en cours pour la seconde phase, dans le cadre d'une convention passée entre la Métropole Nice Côte d'Azur et ESCOTA. Cette seconde phase permettra le raccordement en tranchée couverte à l'A8 depuis le carrefour Nicot de Villemain. Les bretelles du diffuseur n°50 devront être reprises.

Les études de trafic montrent l'intérêt de mettre en service les deux phases de manière rapprochée afin de traiter pleinement les difficultés d'accès à l'A8 depuis la Voie Mathis.



Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA sera maître d'ouvrage

Coût estimatif

Le projet est estimé à 70 millions d'euros, valeur février 2020.

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. Le début de l'année 1 correspond à la date la plus tardive entre :

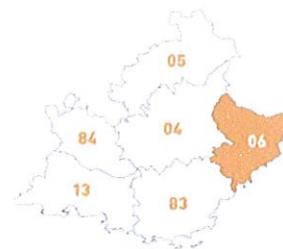
- La formalisation entre l'Etat concédant et le concessionnaire de la commande études (DDP) et travaux relatifs à l'opération ;
- La contractualisation du financement des études (DDP) relatives à l'opération entre la Région, par application de la convention « points noirs de la mobilité du quotidien » et ESCOTA.

Ce planning sera révisé à l'issue de l'approbation par l'Etat du Dossier de Demande de Principe, dans le cadre de la convention de financement des travaux relatifs à l'opération entre les collectivités et ESCOTA. En particulier, en fonction de l'ampleur des procédures et de celle des besoins fonciers de l'aménagement, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6
Études						
Procédures						
Travaux						

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ESCOTA.

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Raccordement de la RM 6202 bis à l'autoroute A8

Contexte général / localisation

La vallée du Var constitue pour la Métropole de Nice Côte d'Azur une zone d'aménagement particulièrement à fort potentiel, en rive droite ou en rive gauche. En plus des zones d'activités déjà existantes (Aéroport, ZI de Saint-Laurent-du-Var, ZI de Carros, centres commerciaux, ZI de Lingostière...), des projets d'ampleur sont en cours de réalisation ou d'étude, tels que l'Opération d'intérêt national de l'Éco vallée en rive gauche ou le déplacement du MIN en rive droite. La route historique reliant Nice à Digne, ex-route nationale 202, et aujourd'hui RM 6202 située en rive gauche du Var, a été doublée en rive droite par une route express 2 x 2 voies, la RM 6202 bis reliant la RM 6202 à la ZI de Carros. Un quart de diffuseur (n°51.1), situé entre les diffuseurs de Nice Ouest (n°51) et Nice Saint-Isidore (n°52), assure la connexion entre l'A8 et la RM 6202 bis, dans le sens A8 depuis l'ouest (Aix, Antibes) vers la RM 6202 bis. Dans l'autre sens, depuis la RM 6202 bis vers l'A8, l'entrée sur l'A8 doit se faire *via* les diffuseurs n°51 ou n°52. Une bretelle d'entrée, complétant le quart de diffuseur pour le transformer en demi-diffuseur orienté vers l'ouest, permettrait de supprimer cette rupture entre les deux infrastructures, préjudiciables à la fluidité des échanges.



Expression de la problématique

La RN 202 bis a été déclarée d'utilité publique par le décret du 27 juillet 1994, puis transférée en 2005 au Conseil départemental des Alpes-Maritimes (RD 6202 bis), qui a souhaité la réalisation d'un demi-échangeur avec l'A8 orienté vers Aix-en-Provence. La création de ce demi-échangeur a été autorisée par décision ministérielle du 4 décembre 2008. Une convention a été signée le 30 décembre 2011 entre le Conseil départemental des Alpes-Maritimes et ESCOTA, transférant au Conseil départemental des Alpes-Maritimes la maîtrise d'ouvrage et la charge du financement des travaux de réalisation de ce demi-échangeur. Le 1^{er} janvier 2012, la RD 6202 bis a été transférée à la Métropole Nice Côte d'Azur, devenant la RM 6202 bis.

La Métropole Nice Côte d'Azur a décidé de ne réaliser en première phase que le quart d'échangeur en sortie de l'A8 en direction de la RM 6202 bis. Celui-ci est dépourvu de barrière de péage.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

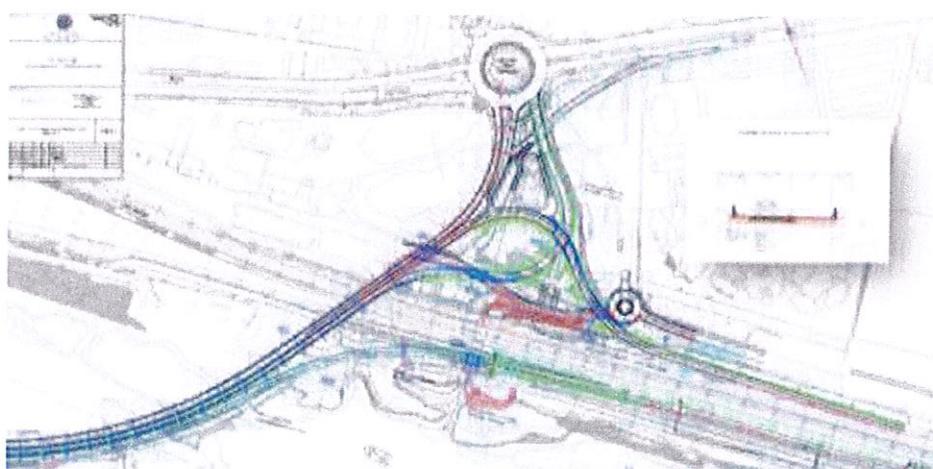
Proposition d'aménagement

Le projet de demi-échangeur reliant l'autoroute et la RM 6202 bis est constitué par deux bretelles, en sortie depuis l'A8, en provenance de l'ouest (Aix, Antibes) et en entrée sur l'A8, en direction de l'ouest également. Afin de raccorder les deux infrastructures situées de part et d'autre du Var, deux ouvrages de franchissement du fleuve étaient nécessaires à la réalisation de l'échangeur. Il s'agit des OA1 et OA3, ouvrages d'art non courants, qui supportent l'extrémité sud de la RM 6202 bis et les bretelles de l'échangeur.

Un dossier projet a été établi par le Conseil départemental des Alpes-Maritimes en 2010. Le raccordement de la RD 6202 bis (aujourd'hui RM 6202 bis) à l'autoroute A8 est décrit comme un aménagement de type L2 de l'ICTAAL, avec une vitesse de référence V80 pour le franchissement du Var. Le projet prévoit notamment un nouveau franchissement du Var par un viaduc.

Actuellement, la bretelle de sortie depuis l'A8 est en service et l'OA1 est réalisé. La RM 6202 bis depuis Carros est raccordée au giratoire des Baraques et à la RM 6202, sans possibilité d'accès direct à l'A8.

Le raccordement de la RM 6202 bis sur l'autoroute doit faire l'objet d'une étude particulière, afin de concevoir un aménagement conforme au référentiel de conception autoroutier en vigueur.



Vue générale de l'aménagement

Maîtrise d'ouvrage

Métropole Nice Côte d'Azur (sauf pour le raccordement aux infrastructures existantes de l'A8 pour lequel ESCOTA sera maître d'ouvrage).

Coût estimatif

Le projet est estimé à 28 millions d'euros valeur février 2020.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. Le début de l'année 1 correspond à la date la plus tardive entre :

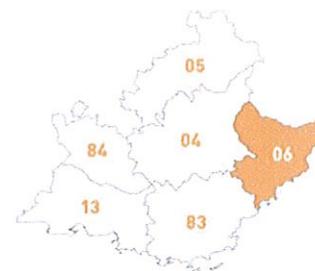
- La formalisation entre l'Etat concédant et le concessionnaire de la commande études et travaux relatifs à l'opération, pour la part dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- La contractualisation du financement des études et travaux relatifs à l'opération entre la Région, par application de la convention « points noirs de la mobilité du quotidien » et les maîtres d'ouvrages ;

Ce planning sera révisé à l'issue de l'accord de l'Etat sur le dossier d'information relatif au raccordement aux infrastructures existantes de l'A8. En particulier, en fonction de l'ampleur des procédures environnementales et de celle des besoins fonciers de l'aménagement, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Études					
Procédures					
Travaux					

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions et ne constitue pas un engagement du/des maîtres d'ouvrage(s).

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



A8/ Diffuseur de Mougins

Contexte général / localisation

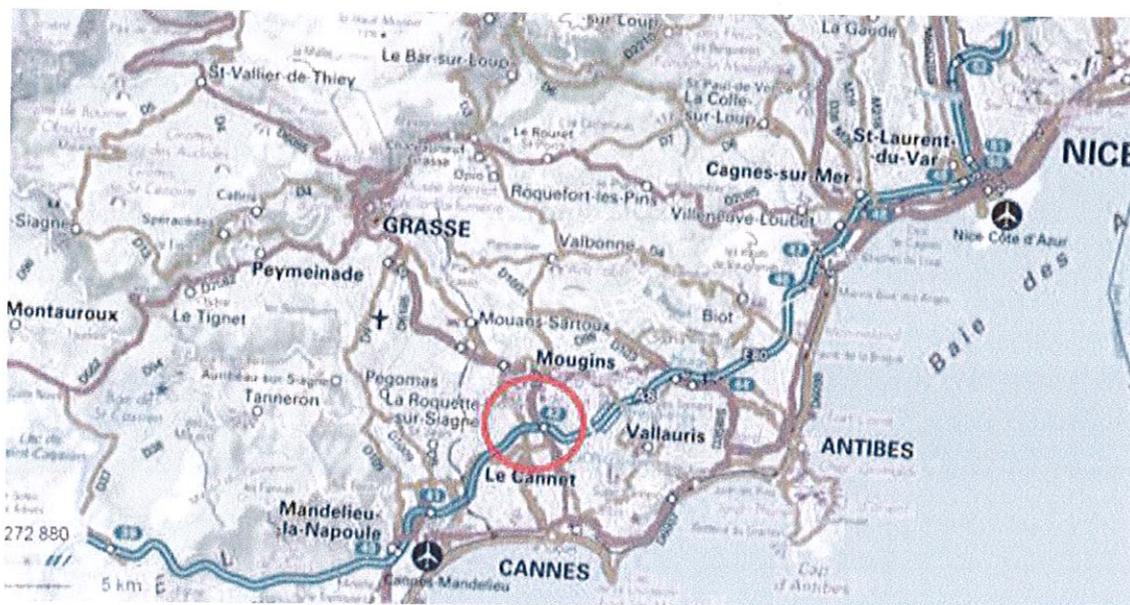
Le diffuseur de Mougins (n°42) est situé sur l'autoroute A8, sur une section traversant un environnement fortement urbanisé. Il constitue la desserte autoroutière principale des villes de Grasse et de Cannes, ainsi que d'une partie de la Technopole de Sophia Antipolis.

Les bretelles de sortie se raccordent au carrefour giratoire de Mougins, entre la Pénétrante Cannes-Grasse ou PCG, mise en service en 1991 (D6185 / D6285), et la RD3.

Ce carrefour en anneau très fréquenté, est complètement saturé aux heures de pointe.

Le diffuseur a fait l'objet de nombreuses modifications au cours de ces dernières années, qui ont permis d'améliorer son fonctionnement sans résoudre totalement les difficultés.

La bretelle de sortie sud du diffuseur qui dessert depuis Aix en Provence les communes de Cannes, Grasse, Le Cannet, Mougins et Mouans-Sartoux, supportant des trafics élevés, se trouve régulièrement en situation de congestion aux heures de pointe, avec des remontées de files dues aux bouchons, qui peuvent atteindre plusieurs centaines de mètres sur l'autoroute.



Expression de la problématique

Afin de remédier, au moins provisoirement, à la congestion du carrefour, qui entraîne des congestions en section courante de l'autoroute et sur le réseau départemental, et dans le cadre du contrat de plan 2012-2016 entre l'État et ESCOTA, un Dossier de Demande de Principe relatif à une nouvelle phase de travaux a fait l'objet d'une DM en juillet 2016. L'aménagement proposé

Coursé de réception en préfecture : 013-200054807-20201210-2020-C12_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

La décision ministérielle prise par les services de l'Etat a demandé à prioriser les travaux situés sur le réseau départemental et à différer ceux relatifs à l'élargissement des bretelles de l'A8. Toutefois, la concertation avec les collectivités locales ainsi que les études de détail engagées préalablement à la mise en œuvre des travaux ont montré la nécessité de réaliser l'ensemble des aménagements de façon concomitante, conduisant ESCOTA à soumettre à l'Etat un nouveau Dossier de Demande de Principe en juin 2020.

Proposition d'aménagement

Les aménagements à réaliser comprennent :

- L'élargissement à 2 voies de la partie sud de la bretelle de sortie d'A8 (sens venant d'Aix en Provence), jusqu'au carrefour de raccordement existant avec le giratoire, avec affectation de la voie de droite vers Cannes uniquement ;
- L'élargissement de 2 à 3 voies de circulation du sens montant « Cannes → Grasse » de la RD6285, ainsi que de l'ouvrage d'art du demi-giratoire à l'Est ;
- La création d'un système complet de régulation par feux de l'ensemble des branches du giratoire (mise en place de 6 lignes de feux).



Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA sera maître d'ouvrage

Coût estimatif

Le projet est estimé à 4 millions d'euros valeur février 2020.

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE Date de télétransmission : 21/12/2020 Date de réception préfecture : 21/12/2020

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. Le début de l'année 1 correspond à la date la plus tardive entre :

- La signature de la convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en Région Provence Alpes Côte d'Azur ;
- L'approbation par l'Etat du Dossier de Demande de Principe relatif à l'opération.

Ce planning sera révisé à l'issue celle-ci. En particulier, en fonction de l'ampleur des procédures environnementales et de celle des besoins fonciers de l'aménagement, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

	Année 1	Année 2	Année 3
Études			
Procédures			
Travaux			

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ESCOTA.

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



A8/ Diffuseur des Bréguières

Contexte général / localisation

L'autoroute A8 dans les Alpes-Maritimes constitue la seule voie de desserte capacitaire des agglomérations de la bande littorale ainsi que des principales zones d'activités. Dans la partie urbaine la plus dense, le trafic journalier sur A8 dépasse les 145 000 véhicules par jour, et les congestions sont fréquentes entre les diffuseurs de Nice Ouest (n°50) et de Mougins (n°42).

Sophia Antipolis, plus grande technopole d'Europe, est, depuis l'autoroute, principalement desservie par les diffuseurs Mougins n°42 et Antibes (Est et Ouest) n°44, qui connaissent des congestions récurrentes du fait de la capacité limitée des voiries sur lesquelles ces échangeurs se raccordent. L'accès routier à la technopole se heurte ainsi à des difficultés de circulation, sur autoroute, mais également sur les voiries départementales.

Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle Provence Côte d'Azur, la création d'une nouvelle gare « ouest Alpes Maritimes » est envisagée (à long terme), au nord de l'A8, à l'ouest du demi-diffuseur d'Antibes Ouest (n°44). Cette ligne nouvelle permettrait une meilleure desserte des grandes lignes, mais également la création d'une boucle



Nice – Sophia Antipolis – Cannes – Antibes – Nice pour faciliter les déplacements en TC dans cette large zone, bassin important de population et d'activités.

Un nouveau diffuseur, situé entre ceux de Mougins et d'Antibes, pourrait donc permettre la désaturation des sorties de l'autoroute et de ses accès, et s'inscrire à plus long terme dans le projet de ligne ferroviaire nouvelle.

En 2016, faisant suite au comité départemental transport/déplacements présidé par le préfet, un projet de convention de financement d'une étude d'opportunité avait été initié par la DREAL, sans que ce projet n'ait abouti à ce jour.

Les collectivités, notamment le Département, ont réaffirmé dernièrement leur intérêt pour ce projet.

Expression de la problématique

Suite à l'abandon du projet d'échangeur de Biot, aucun projet d'infrastructure n'est actuellement à l'étude afin d'améliorer les conditions de desserte routière de la technopole de Sophia Antipolis, actuellement déjà particulièrement dégradées alors que la technopole poursuit sa croissance. La création d'un nouveau diffuseur autoroutier sur A8, entre les échangeurs Mougins (n°42) et Antibes Ouest

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

(N°44), au niveau des Bréguières, aurait pour objectif d'améliorer la situation de congestion récurrente constatée sur l'autoroute et sur la voirie départementale.

- Sur A8, avec des conséquences sur la section courante :
 - Au niveau du diffuseur Antibes (Est et Ouest) n°44,
 - Au niveau du diffuseur (Mougins) n°42.
- Sur la voirie départementale :
 - RD 35, RD 103, RD 535, RD 6185.



La première démarche à mettre en œuvre serait donc la réalisation d'une étude d'opportunité, ainsi que de faisabilité technique. Selon les conclusions de cette étude, un Dossier de demande de principe pourrait être commandé par la DIT.

Proposition d'aménagement

À ce stade, aucune étude ne permet de définir ce que pourraient être la localisation précise ni la géométrie d'un tel diffuseur, ni encore ses conditions de raccordement à la voirie locale. La présence dans la zone de deux diffuseurs et d'un couple d'aires de services rendra vraisemblablement la question des inter-distances et des entrecroisements de flux dimensionnante.

Le présent document ne concerne donc que la réalisation des études, jusqu'à l'avant-projet, ainsi que des procédures d'autorisation environnementale jusqu'à la Déclaration d'utilité publique.

Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA sera maître d'ouvrage

Coût estimatif

Les études objet de la présente action sont estimées à 5 millions d'euros valeur février 2020.

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE Date de télétransmission : 21/12/2020 Date de réception préfecture : 21/12/2020

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des études, instructions, et procédures. Le début de l'année 1 correspond à la date la plus tardive entre :

- La formalisation entre l'Etat concédant et le concessionnaire de la commande études relatives à l'opération ;
- La contractualisation du financement des études relatives à l'opération entre la Région, par application de la convention « points noirs de la mobilité du quotidien » et ESCOTA.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4
Études				
Procédures				
Travaux				

En fonction de l'ampleur des procédures environnementales, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ESCOTA.

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



A8/ Diffuseur de la Bocca - Bretelle des Tourrades

Contexte général / localisation

Situé au droit de l'agglomération cannoise, le diffuseur de La Bocca (n°41) assure la desserte de zones urbaines, habitations et commerces, de zones d'activités, commerciales et industrielles, ainsi que celle de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Ce diffuseur est également raccordé à la liaison intercommunale de la Siagne, route qui relie les agglomérations et les activités de la vallée de la Siagne au littoral.



De plus, le diffuseur se trouve à proximité de deux autres points d'échange (Mandelieu n°40 à l'ouest, et Mougins n°42 à l'est), sur une section d'autoroute libre de péage, qui accueille un fort trafic local.

Compte tenu de la demande en déplacements, de la géométrie du diffuseur et des voiries adjacentes, de très fortes congestions sont quotidiennement rencontrées, et l'accès à l'autoroute en direction de Nice et de l'Italie est particulièrement difficile. Cette zone, que l'on peut définir comme un point noir routier, est de plus amenée à se développer avec la réalisation de nombreux projets de développement urbains. Dès le début des années 2000, sous l'impulsion du Département, des études visant à créer une nouvelle entrée sur l'autoroute, en direction de Nice, directement raccordée à l'avenue de Saint-Exupéry au sud de l'A8, ont été engagées. Un Dossier de demande de principe a ainsi été établi et approuvé par les services de l'État en août 2006. De nouvelles études, notamment à la demande de la Ville de Cannes et tenant compte du projet de BHNS de l'Agglomération, ont été produites, avec la réalisation d'un nouveau Dossier de demande de principe en 2010. Ce dossier proposait une nouvelle variante d'aménagement, sur la base des études de 2006, et a été approuvé par Décision ministérielle pour un montant de 8,16 M€ HT, avec comme date de valeur janvier 2009.

Le financement de ce projet a fait l'objet d'une convention tripartite, entre ESCOTA, le Département des Alpes-Maritimes et la Ville de Cannes, respectivement contributeurs à hauteur de 25 %, 54,3 % et 20,7 %. Cette convention a été signée le 25 février 2016.

La dernière Décision ministérielle et la signature de la convention ont permis un démarrage du projet avec, en particulier, l'obtention d'une Déclaration d'utilité publique en août 2016, l'engagement des procédures d'acquisitions foncières et le lancement d'un appel d'offres en conception-réalisation. Le résultat de cet appel d'offres, en 2017, a montré un dépassement très important du montant prévisionnel des travaux, ce qui a conduit ESCOTA, maître d'ouvrage, à le déclarer sans suite pour cause d'infirmité, en concertation avec les cofinanceurs.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Situé dans un contexte géotechnique très défavorable, et principalement constitué d'ouvrages d'art, le projet est soumis à de fortes contraintes quant aux fondations des ouvrages. L'évolution de la réglementation parasismique, survenue après les études des dossiers de demande de principe, a pour conséquence un renchérissement très important du coût des travaux, qui explique notamment le dépassement de l'estimation prévisionnelle.

Face à cette situation, les Collectivités ont affirmé à plusieurs reprises leur volonté de poursuivre la réalisation du projet, mais sans que la question du nécessaire refinancement de l'opération ne soit résolue.

Cependant, et toujours en accord avec le Département et la Ville de Cannes, une nouvelle procédure d'appel d'offres, uniquement de Maîtrise d'œuvre, a fait l'objet d'une publication en juin 2020, et les procédures d'acquisitions foncières sont sur le point de reprendre.

Ce projet qui bénéficie des autorisations administratives pour être réalisé doit donc être refinancé pour aboutir.

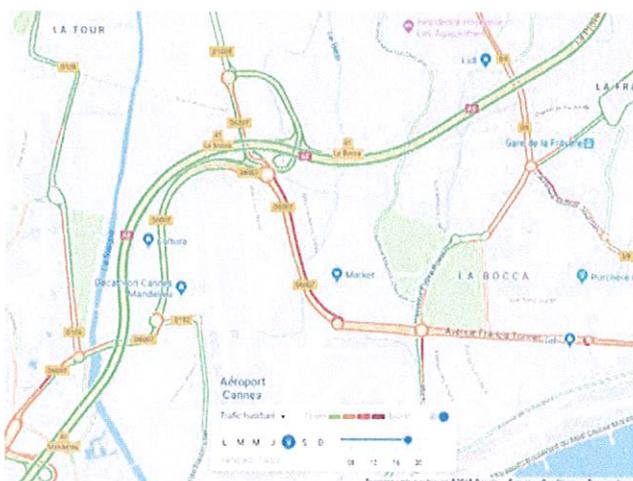
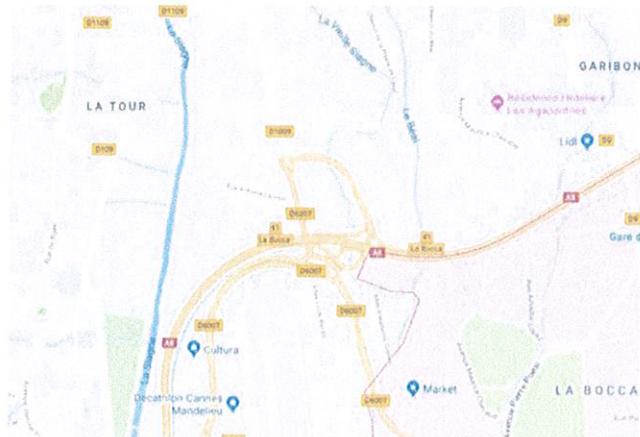
Expression de la problématique

Le diffuseur de La Bocca est situé dans une zone d'activités importante et dynamique, avec notamment la présence de nombreuses enseignes commerciales, de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, et de la Déchetterie du SMED.

Le trafic dans cette zone est très important aux heures de pointe du matin et du soir.

Le diffuseur de la Bocca est orienté vers le nord et impose un détour pour la desserte des quartiers situés au sud de l'autoroute A8. L'utilisateur doit en effet prendre le pédoncule du diffuseur, puis le giratoire de Saint-Exupéry, puis l'avenue de Saint-Exupéry passant sous l'autoroute A8, puis un second giratoire dit "giratoire des Tourrades" et enfin poursuivre par l'avenue de Saint-Exupéry au sud ou l'avenue du Maréchal Lyautey vers le sud-ouest.

Ces giratoires sont soumis à des phénomènes de saturation.



Ci-contre la situation des trafics habituellement observés en heure de pointe du soir : le diffuseur est fluide tandis que les deux giratoires ainsi que l'avenue de Saint-Exupéry sont soumis à des phénomènes de saturation.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Proposition d'aménagement

Le projet consiste à créer une nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute A8, depuis l'avenue de Saint-Exupéry. La reconfiguration du TPC pour minimiser les emprises des travaux est également nécessaire. L'accès direct à l'autoroute A8, en évitant les deux giratoires, au sud et au nord de l'A8, a pour effet de fluidifier le trafic sur l'avenue de Saint-Exupéry. Complété par le raccourcissement du parcours pour rejoindre l'autoroute, le gain pour l'utilisateur de l'A8 est important ; le projet apporte également une amélioration significative du fonctionnement des voiries départementales ou communautaires.



Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA est maître d'ouvrage

Coût estimatif

Le projet est estimé à 18 millions d'euros valeur février 2020.

Planning indicatif

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. Le début de l'année 1 correspond à la date la plus tardive entre :

- La signature de la convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en Région Provence Alpes Côte d'Azur ;
- La contractualisation du refinancement des études et travaux relatifs à l'opération entre la Région, par application de la convention « points noirs de la mobilité du quotidien » et ESCOTA ;

Ce planning sera révisé à l'occasion de la signature cette convention. En particulier, en fonction de l'ampleur des procédures environnementales et de celle des besoins fonciers de l'aménagement, la durée totale pourrait être allongée d'environ 1 an.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6
Études	■					
Procédures			■			
Travaux				■		

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement de l'Etat.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201010-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Fluidification du nœud A8-A51 - Aix-en-Provence

Contexte/ Localisation du projet



La ville d'Aix-en-Provence est le siège d'un carrefour autoroutier entre les autoroutes A8 (vallée du Rhône/Italie) et A51 (Gap/Marseille), qui présentent une double fonction, le périurbain et le transit. Ce nœud autoroutier est ainsi un carrefour important :

- pour les déplacements en Pays d'Aix, vers Marseille, le pôle d'activités d'Aix-en-Provence (secteur des Milles), la gare TGV de l'Arbois, l'aéroport de Marseille-Provence ;
- pour des trajets longue distance entre les départements alpins et le littoral méditerranéen, le sud-ouest et le sud-est de la France, l'Espagne et l'Italie.

Dans le pays d'Aix, deux tiers des déplacements se font par véhicules motorisés, entraînant notamment aux heures de pointe de la congestion sur les axes majeurs stratégiques routiers à Aix en Provence (A8, A51, D9, D6) dans la direction Est-Ouest pour l'A8 et Nord-Sud pour l'A51. Cette congestion est due notamment aux difficultés d'insertion des véhicules de l'A8 sur l'A51 en heure de pointe, notamment en direction de Marseille.

Expression de la problématique

L'autoroute A8, concédée à ASF et Escota, cumule des fonctions de grand transit estival et de voie rapide urbaine permettant le contournement d'Aix par le Sud et l'accès le plus direct à Marseille par l'A51 (exploitée par la DIR Méditerranée), les échanges Aix-Marseille étant les plus importants de la métropole Aix-Marseille.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Les pôles d'attractivité sont par ailleurs principalement situés au Sud de la ville d'Aix-en-Provence, ce qui a pour conséquence la saturation des axes Nord-Sud (A51, A516, RN296) et la chaussée Nord de l'A8 depuis le nœud A8x51 depuis Nice, sur le réseau concédé.

Les dysfonctionnements les plus fréquents sont constatés le matin, lors des trajets domicile/travail. Un phénomène récurrent de congestion est observé également le vendredi soir. A l'origine de ces dysfonctionnements, la capacité des axes du réseau routier national A51/RN296, qui provoquent des remontées de file sur le réseau concédé.

Proposition d'aménagement

Le projet consiste, en complément de l'aménagement inscrit au Plan d'Investissement Autoroutier (création d'une bretelle entre l'A8 ouest et l'A51 nord), en une reprise du nœud A8/A51 afin de fluidifier celui-ci et notamment de faciliter au quotidien les insertions d'A8 et A516 vers Marseille et Gap. Un diagnostic de la situation actuelle sera commandé à la société ASF afin de servir de base à la recherche de solutions d'aménagement.

Maîtrise d'ouvrage

ASF sera maître d'ouvrage des études. La maîtrise d'ouvrage des travaux sera déterminée au plus tard à l'issue de celles-ci.

Coût estimatif

Le projet est estimé à 50 millions d'euros valeur février 2020.

Planning indicatif

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8
ETUDES	■							
PROCEDURES			■					
TRAVAUX						■		

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. L'opération nécessite :

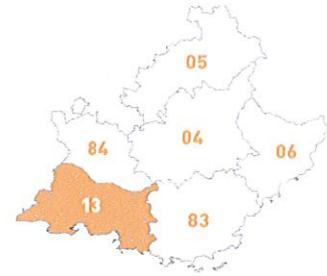
- La formalisation entre l'Etat concédant et le concessionnaire de la commande des études relatives à l'opération ;
- La contractualisation du financement de l'opération entre l'Etat et ASF

Ce planning sera révisé à l'issue de l'approbation par l'Etat du Dossier de Demande de Principe correspondant.

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ASF.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



A54 – Antenne de Miramas

Contexte général

La Métropole Aix-Marseille-Provence présente un territoire dynamique qui aspire à un rayonnement important en particulier grâce à son Grand Port Maritime. Le développement des infrastructures de transport n'est pas en phase avec le développement démographique et économique de la métropole marseillaise, pénalisant la mobilité des biens et des personnes dans son périmètre.

La liaison autoroutière entre l'A54 et le port de Marseille-Fos est envisagée depuis les années 70 mais ne sera réalisée qu'en partie dans les années 80 suite au second choc pétrolier de 1979. Ainsi, l'Etat aménagera la RN569, infrastructure majoritairement en profil bidirectionnel, qui dessert une zone de plus de 130 000 habitants à forte croissance démographique (+3,4 % entre 2006 et 2011) et relie le Grand Port Maritime de Marseille au réseau autoroutier structurant.

Aujourd'hui, avec l'accroissement des activités logistiques et portuaires, les flux routiers sur la RN569 s'intensifient, générant une congestion chronique, de l'insécurité routière et des nuisances croissantes pour les riverains le long de cet axe. En conséquence, le projet de liaison entre l'A54 et Fos-sur-Mer est relancé avec le souci de concilier logiques d'essor économique et industriel, d'amélioration des mobilités et de la qualité du cadre de vie et de préservation de l'environnement et de la santé des habitants. La question de la traversée de Fos-sur-Mer est ainsi intégrée à la réflexion globale.

En 2013, la Commission Mobilité 21 classe l'aménagement de cet axe en autoroute (A56), au titre des premières priorités des grands projets d'infrastructures de transport à réaliser avant 2030. Cette priorité est confirmée en 2018 par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) qui, dans le cadre de la préparation de la Loi d'Orientation des Mobilités, propose un horizon de réalisation du projet entre 2028 et 2032. En vue d'une concrétisation du projet à moyen terme, le COI demande au Gouvernement de se réinterroger sur la pertinence d'un aménagement autoroutier, en proposant deux nouvelles variantes : une liaison autoroutière jusqu'à Fos-sur-Mer et un contournement nord de Fos non autoroutier ; une liaison non-autoroutière conservant des sections à 2x1 voie et des giratoires.

Les objectifs du projet recherchés par le Gouvernement sont de desservir de manière optimisée le territoire en intégrant une composante multimodale, de desservir la zone industrialo-portuaire et le port de Fos-sur-Mer avec un niveau de service performant, d'augmenter le niveau de sécurité du réseau pour les usagers et de réduire les nuisances aux populations et les impacts de la route sur le cadre de vie et l'environnement.

Le projet envisagé, d'un linéaire de 28 km, est composé de quatre sections :

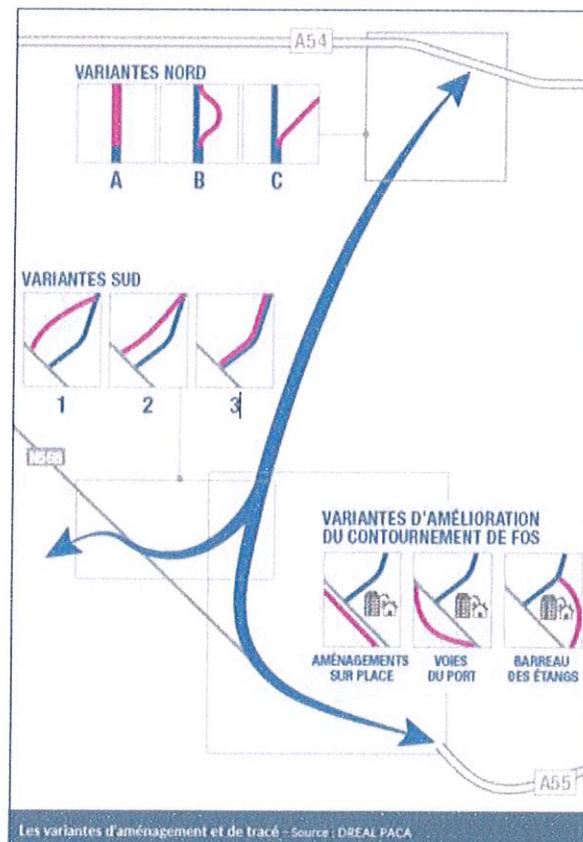
- la section nord depuis A54 jusqu'au nord de Miramas, pour laquelle trois variantes de tracé sont envisagées (d'une longueur entre 4 et 6 kilomètres),
- la section centrale reprenant la déviation de Miramas mise en service en mars 2017 puis consistant en un aménagement sur place de la RN569 de Miramas sud à Istres sud (14 kilomètres),
- la section sud en tracé neuf de Istres sud à la RN568 au nord de Fos selon trois variantes (5 à 6 kilomètres),
- l'amélioration de la traversée de Fos-sur-Mer, selon trois variantes : par l'ouest avec l'aménagement des voies portuaires, par l'est avec la réalisation du barreau des Etangs, par l'aménagement sur place de la RN568.

Selon les variantes, le projet est estimé entre 272 et 533 M€. Conformément au code de l'environnement, s'agissant d'un projet de plus de 300 M€, la Commission Nationale du Débat Public a été saisie par le maître d'ouvrage le 10 avril 2019. Cette dernière a préconisé l'organisation d'un débat public par décision du 7 mai

Accuse de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

2019 et a nommé une commission particulière responsable de l'organisation du débat. Initialement prévu au printemps-été 2020, le débat public se tiendra à compter du 1^{er} septembre 2020 jusqu'au mois de décembre en raison de la crise sanitaire.

Le mode de financement de l'opération n'est pas connu à ce jour. Compte-tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'Etat et les collectivités locales et de la nécessité d'inscrire le projet dans un calendrier raisonnable de réalisation, le financement intégralement sur crédits publics des options d'aménagements les plus ambitieuses semble difficile. Deux options de financement supplémentaires sont ainsi étudiées : la création d'une concession autonome sur l'ensemble du projet et l'adossement à la concession existante de l'A54 de la section nord du projet.



Expression de la problématique

Axe structurant entre l'A54 concédée à ASF et le Grand Port Maritime de Marseille (d'intérêt national), l'aménagement de l'infrastructure a été retenu comme prioritaire dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures en 2018.

Le trafic actuel sur l'infrastructure oscille entre 10 000 et 25 000 veh/jour selon la section considérée.

Dans ce cadre, la section Nord depuis l'A54, antenne autoroutière de connexion à la déviation de Miramas, pour laquelle une enveloppe de 100 M€ HT 2020 peut être retenue, pourrait faire l'objet d'un adossement.

Au-delà de constituer le premier maillon de la desserte du port, cette antenne offrirait une bonne desserte de la plate-forme logistique de Clésud sur les communes de Miramas – Grans. L'accès à la plate-forme génère à l'heure de pointe du matin des files d'attente de camions sur la route nationale. Les projets d'extension (augmentation des capacités de transport combiné et de surfaces logistiques) risquent d'aggraver la situation et seraient confortés par la réalisation de l'infrastructure.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Proposition d'aménagement

Le projet consiste à réaliser une antenne aux caractéristiques autoroutières à 2x2 voies de 3,8 à 6,4 km selon les variantes, permettant de relier la déviation de Miramas à partir du carrefour de Toupiguières jusqu'à l'A54.

Le projet permet :

- d'améliorer la desserte de la plate-forme logistique Clésud et sa connexion avec le réseau routier structurant ;
- d'assurer une continuité d'itinéraire à 2x2 voies entre l'A54 et le sud de Miramas ;
- de contribuer à l'amélioration la desserte du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et de la Zone Industrielle et Portuaire.



Maîtrise d'ouvrage

ASF sera le maître d'ouvrage de l'opération.

Coût estimatif

Le projet est estimé à 100 millions d'euros valeur février 2020.

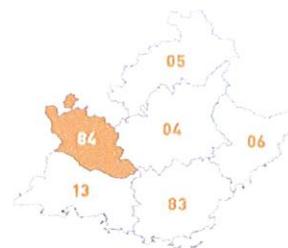
Programmation indicative

Le débat public se déroulera au deuxième semestre 2020. Sous réserve des conclusions du débat public, le calendrier indicatif du projet d'antenne de Miramas est le suivant :

- Les études préalables à l'enquête publique sont envisagées en 2021-2023 ;
- L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sur les années 2024-2025 ;
- La conception détaillée du projet et les procédures environnementales préalables à la réalisation du projet en 2026-2027 ;
- Le début des travaux en fin d'année 2027.

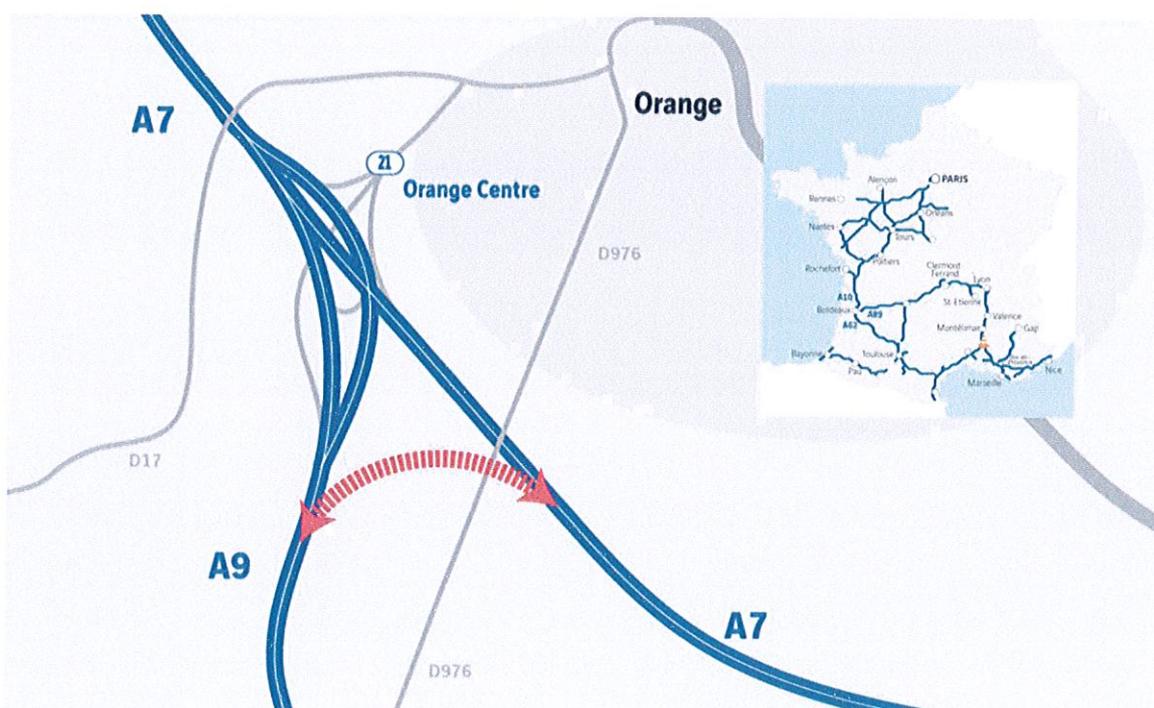
Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Complément du nœud A7/A9 à Orange

Contexte / Localisation du projet



A hauteur de la commune d'Orange (84), les autoroutes A7 (Lyon-> Marseille) et A9 (Orange -> Perpignan) se séparent afin de desservir l'arc méditerranéen et respectivement la Provence et le Languedoc.

Ce nœud autoroutier est incomplet : en effet, afin de réaliser les mouvements entre A9 (Montpellier) et A7 vers le sud (Marseille), les usagers doivent sortir à l'échangeur d'Orange Centre, faire demi-tour sur le giratoire urbain d'entrée de la ville, avant de revenir sur le réseau autoroutier.

Cette situation entraîne une rupture du niveau de service, crée des congestions aux heures de pointe avec ponctuellement des remontées de files sur la barrière de péage et les bretelles autoroutières.

En jour ouvré, ce sont 5000 véhicules, dont 35 % poids lourds, qui empruntent l'échangeur (mouvements entrant et sortants) pour réaliser des échanges entre A9 et A7 Sud.

Ce nœud autoroutier admet un trafic important 82 400 veh/j sur A7 Nord, 37 900 veh/j sur A9 et 55 800 véh/j sur A7 Sud. Le nœud est couplé à l'échangeur complet (sur A7 et A9) d'Orange Centre (N°21), dont le trafic moyen (jour ouvré) à près de 18 000 véh/jour (15% PL).

Expression de la problématique

A l'heure actuelle, la continuité du réseau autoroutier entre les deux rives du Rhône n'est pas assurée. En effet, le passage entre l'A7 depuis et vers le Sud et l'A9 n'est possible qu'en empruntant le diffuseur urbain d'Orange Centre.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Ces mouvements représentent environ 25% du trafic du diffuseur et 65% des poids lourds lors des jours ouvrés. De plus, en cas d'incident majeur sur l'axe l'A54/RN113 reliant A7 et A9 plus au sud, il n'existe pas de liaison structurante de report pour les trafics circulant entre les régions PACA et Occitanie et plus largement entre l'Italie et l'Espagne. C'est pourquoi la complétude du nœud paraît nécessaire.

Proposition d'aménagement

Dans le sens A9 vers A7 Sud, la solution technique envisagée est une bretelle directe se débranchant d'A9 en amont du nœud et s'insérant sur A7 en aval de l'échangeur n°21.

Dans le sens A7 Sud vers A9, deux solutions techniques sont envisageables :

- la première, au cœur du nœud consiste à franchir en passage supérieur, le faisceau de voie de l'échangeur d'Orange Centre ainsi que les sections courantes d'A7 et d'A9 avant de s'insérer sur A9 en direction de Montpellier ;
- la deuxième, au nord du nœud consiste à créer une anse franchissant la section courante d'A7/A9 au niveau de leur convergence avant de s'insérer sur A9 en direction de Montpellier. Cette solution nécessite la reprise de la sortie vers Orange centre depuis A7 en venant de Marseille.

Le projet permettra :

- d'assurer la continuité du réseau autoroutier au niveau de la convergence A7/A9 ;
- d'extraire de l'échangeur d'Orange Centre le trafic de transit, en particulier poids lourds ;
- améliorer la résilience du réseau en cas d'incident sur l'axe A54/RN113 au sud.

Maîtrise d'ouvrage

ASF sera maître d'ouvrage.

Coût estimatif

Le projet est estimé à 60 millions d'euros valeur février 2020.

Planning indicatif

		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
ETUDES		[Barre bleue]						
PROCEDURES			[Barre orange]					
TRAVAUX						[Barre rouge]		

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement normal des instructions, procédures et travaux. L'opération nécessite :

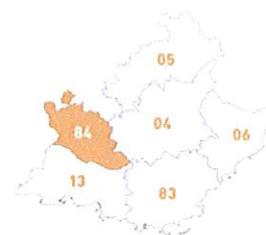
- La formalisation entre l'Etat concédant et le concessionnaire de la commande des études relatives à l'opération ;
- La contractualisation du financement de l'opération entre l'Etat et ASF.

Ce planning sera révisé à l'issue de l'approbation par l'Etat du Dossier de Demande de Principe correspondant.

Ce planning indicatif est susceptible d'évolutions. Il ne constitue pas un engagement d'ASF.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

POINTS NOIRS ROUTIERS DU QUOTIDIEN EN REGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

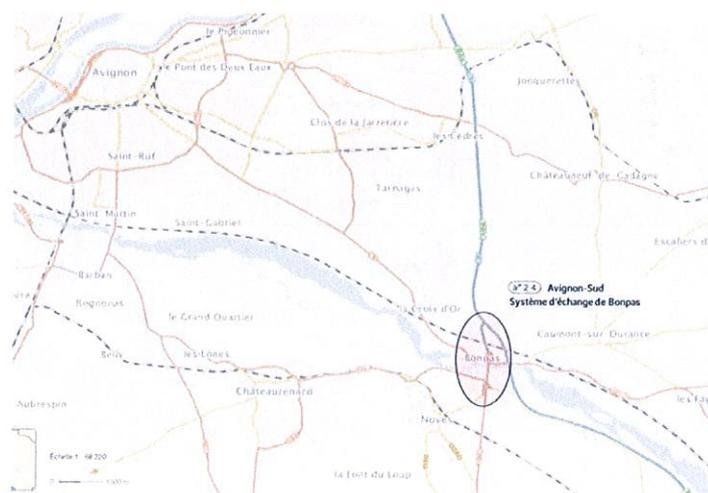


Système d'échanges de Bonpas (liaison Avignon-A7)

Contexte / Localisation du projet

Le système d'échanges de Bonpas constitue un nœud routier majeur à l'échelle de l'agglomération du Grand Avignon à l'intersection des trafics provenant de l'autoroute A7, des Nationales 7 et 129 en provenance d'Avignon, de la RD900 en provenance de Cavaillon de Apt et de la RD7N en provenance des Bouches-du-Rhône.

La configuration du carrefour actuel n'est pas adaptée au trafic en jeu (24 000 à 45 000 véh/jour selon les voies), ce qui engendre d'importantes perturbations aux heures de pointe pour les accès Est de l'agglomération d'Avignon en provenance et à destination de l'autoroute A7, des territoires du Nord des Bouches-du-Rhône et du Sud-Est du Vaucluse.



Expression de la problématique

Le diffuseur autoroutier d'Avignon-Sud (A7) situé juste au Nord de la Durance, est un échangeur trompette classique qui se raccorde sur le système d'échanges de Bonpas au carrefour de nombreux axes routiers qui n'est pas configuré pour supporter des trafics quotidiens importants.

Il en résulte des reports de trafic sur les axes non dédiés à cet usage et un impact environnemental élevé. De plus, cette situation ne permet pas de développer dans de bonnes conditions des offres de transports alternatives (parking relais, transport en commun, voie cyclable, ...).

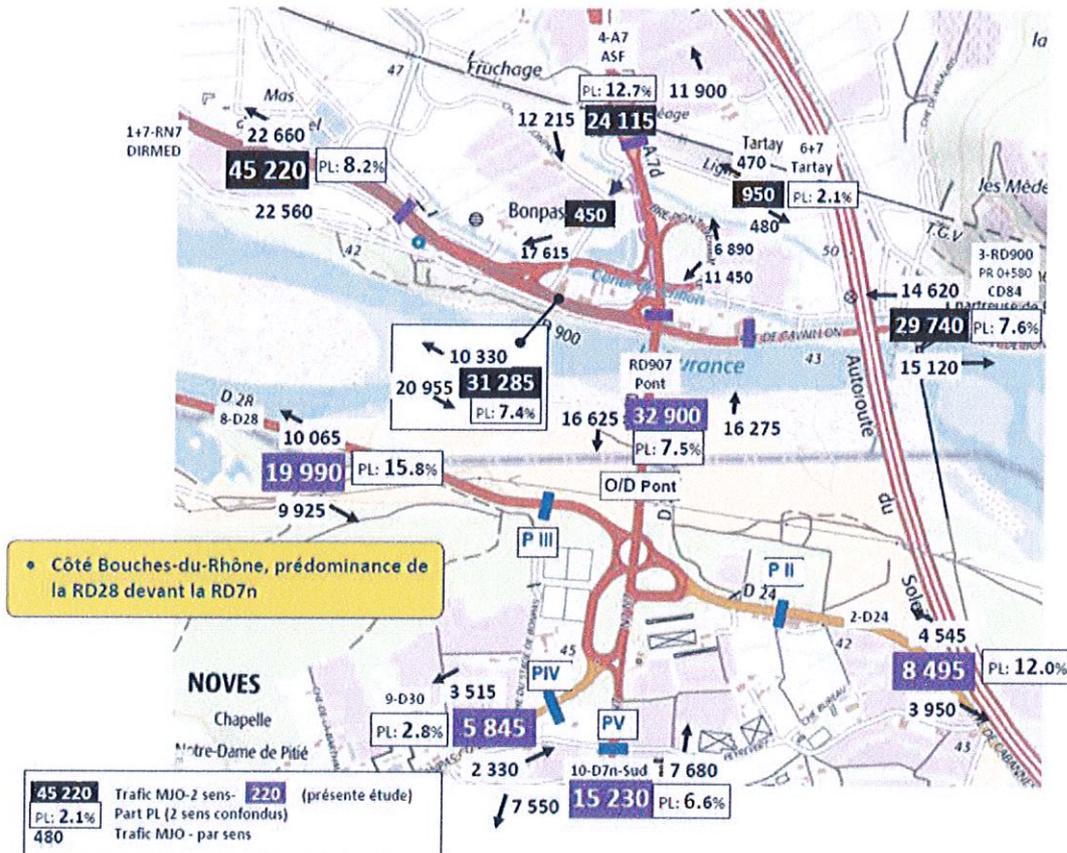
Le système d'échanges est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir sur la RD900 en rive droite de la Durance qui débouche sur un carrefour à feux peu capacitaire au niveau du pont de la Durance puis, à faible distance, sur un carrefour giratoire de dimensions réduites, l'ensemble conduisant à une remontée de file particulièrement importante depuis l'Est (Apt/Cavaillon), dans le sens de circulation vers Avignon. Un autre point de congestion est constaté en rive

Acquiesce le préfet D. préfet sur la
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

RD7N vers Avignon en raison du fort trafic qui nuit à la capacité du carrefour giratoire dénivelé avec la RD28 vers Chateaufort.

Compte tenu de la faible réserve de capacité de l'ensemble de l'échangeur routier, le moindre incident a un impact fort sur l'écoulement du trafic, qu'il provienne du réseau autoroutier, national ou départemental, et engendre des encombrements extrêmement importants.

TRAFFICS JOURNALIERS - en moyenne des jours ouvrés (MJO) - Tous véhicules TV



Ces dysfonctionnements quotidiens ont conduit l'Etat (DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur) et les différentes collectivités concernées (Région, Départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, communauté d'agglomération du Grand Avignon, commune d'Avignon) à examiner les aménagements à prévoir pour fluidifier cet ensemble en tenant compte de divers projets envisagés dans la zone : développement du MIN (Marché d'Intérêt National) de Chateaufort, aménagements cyclables en site propre en rive droite de Durance dans la continuité d'infrastructures destinées aux modes doux et développées par la ville d'Avignon, parking de covoiturage sous compétence Vinci Autoroutes, poursuite du projet LEO.

Le département du Vaucluse pilote ces études en tant que maître d'ouvrage de l'ensemble de l'opération.

Projet d'aménagement

Les études de faisabilité ont été conduites par le département du Vaucluse.

Celles-ci ont été menées suivant une approche itérative en croisant les contraintes géométriques et réglementaires avec le modèle de trafic routier développé dans le cadre du projet. Ainsi, chaque solution technique a pu être testée, puis améliorée ou abandonnée pour enfin aboutir à un avant-projet répondant aux objectifs de l'opération. Le besoin de fonctionnalités nouvelles, telles que l'intégration de cheminements cyclables, la desserte de parking(s) de co-voiturage associé(s) à une approche multimodale de déplacement et la pacification de la circulation à proximité immédiate des secteurs urbanisés a été intégré à chaque stade des études.

Accusé de réception par la préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

Le projet prévoit de mettre la RN7 et la RD900 en continuité sans giratoire ni carrefour à feux. Leur tracé est dévié depuis l'amont du carrefour giratoire actuel (en venant d'Avignon) et le pont sur la Durance de l'autoroute A7 (en direction de Cavaillon). Tous les échanges sont assurés via un échangeur dénivelé couplé à un carrefour giratoire correctement dimensionné pour certains flux. Les voies d'insertion et de décélération sont aménagées pour répondre aux règlements actuels.

Toutes les dessertes locales sont maintenues et sécurisées, notamment le carrefour de type « tourne à gauche » situé sur la RN129, à proximité immédiate du péage autoroutier, qui n'offre pas des conditions de sécurité satisfaisantes.

La RN7 est élargie jusqu'à 2x3 voies sur la section la plus chargée.

Le projet permet :

- d'améliorer les conditions de circulation des trajets pendulaires liés au Grand Avignon et plus largement des secteurs Sud-Est Vaucluse et Nord Bouches du Rhône,
- de favoriser le partage multimodal grâce à la création d'un parking de covoiturage (sous maîtrise d'ouvrage Vinci Autoroutes) et d'offrir la possibilité d'en développer d'autres en garantissant des conditions de desserte sécurisées,
- de sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes,
- de s'adapter aux développements futurs du secteur, tant d'un point de vue économique (MIN de Châteaurenard notamment) qu'en matière d'évolution du réseau routier (LEO),
- de faciliter les accès (entrée/sortie) à l'autoroute A7 pour les usagers du Vaucluse et des Bouches- du-Rhône,
- d'améliorer les conditions de vie dans les secteurs urbanisés en pacifiant le trafic routier dans les zones traversées et en sécurisant les conditions d'accès.

Maîtrise d'ouvrage

Le Département de Vaucluse assurera la maîtrise d'ouvrage des études et travaux.

Coût estimatif

Le projet est estimé à 25 millions d'euros HT pour les travaux (valeur février 2020).

Planning indicatif

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
ETUDES							
PROCÉDURES							
TRAVAUX							

Le planning est établi en prenant comme hypothèse un déroulement optimal des instructions, procédures et travaux. Le recours à l'expropriation pour maîtriser les emprises foncières conduira à un retard de 18 mois environ sur le planning général de l'opération.

Ce planning sera révisé à l'issue de l'approbation des études.

L'opération nécessite à court terme la formalisation d'un avenant à la convention de financement des études suite à une modification du montant de celles-ci.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201210-2020_CT2_342-DE
Date de télétransmission : 21/12/2020
Date de réception préfecture : 21/12/2020

ANNEXE 2 : Obligations de communication

Les maitres d'ouvrage des opérations objet de la présente convention sont soumis au respect des obligations suivantes pour prétendre au versement des contributions publiques par la Région :

- En cas de diffusion de documents d'information et de communication destinés au public concernant une opération financée dans le cadre de la présente convention, le maître d'ouvrage de cette opération s'engage à faire état de la contribution des collectivités locales cofinanceurs par tout moyen, notamment par l'apposition des logos des contributeurs. En particulier, les panneaux de chantier devront comporter le logo de la Région et celui des autres collectivités contributrices de façon identique ;
- Le maître d'ouvrage autorise la Région et les collectivités contributrices qui le souhaiteraient à effectuer tout enregistrement, visuel ou sonore, du projet financé qu'elles jugeraient utile. Il autorise également la diffusion de ces enregistrements par la Région et les autres contributeurs.

OBJET : Mobilité – Déplacement, mobilité, transports et infrastructures – AVIS – Approbation d'une convention de cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Vote sur le rapport

Inscrits	58
Votants	56
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	56
Majorité absolue	29
Pour	56
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Territoire décide à l'unanimité de donner un avis favorable sur le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil de Territoire présents
Maryse JOISSAINS MASINI



Signé, le **15 DEC. 2020**