

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du jeudi 5 mai 2022

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 28 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Martial ALVAREZ - Christian AMIRATY - Philippe ARDHUIN - François BERNARDINI - Gérard BRAMOULLE - Christian BURLE - Emmanuelle CHARAFE - Gaby CHARROUX - Georges CRISTIANI - Olivier FREGEAC - David GALTIER - Gerard GAZAY - Jean-Pascal GOURNES - Didier KHELFA - Arnaud MERCIER - Danielle MILON - Pascal MONTECOT - Roland MOUREN - Didier PARAKIAN - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Henri PONS - Didier REAULT - Georges ROSSO - Michel ROUX - Martine VASSAL - Yves VIDAL - David YTIER.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Daniel GAGNON représenté par Danielle MILON - Roland GIBERTI représenté par Gerard GAZAY - Nicolas ISNARD représenté par Didier KHELFA.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Philippe GINOUX - Éric LE DISSES - Véronique MIQUELLY - Amapola VENTRON.

Madame la Présidente a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-001-11540/22/BM

■ **Approbation d'une convention de mandat avec la RDT 13 pour la conduite d'études complémentaires à la mise en oeuvre d'un service de proximité de Fret Ferroviaire**

9661

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

La Métropole a lancé depuis 2017 des réflexions pour la création d'un service de proximité de fret ferroviaire. Ce projet a pour objectif de massifier les flux de marchandises sur les courtes distances pour limiter la pollution et la congestion.

Il permettra d'opérer un report modal de la route vers les réseaux ferrés d'une partie des flottes des transporteurs de marchandises. Ce projet participe à l'ambition d'une meilleure cohérence entre transport et développement urbain inscrite depuis 2017 dans l'Agenda de la Mobilité et dans le Plan de Mobilité. Il doit avoir pour conséquence de réduire le niveau des émissions polluantes liées à l'activité de transport logistique.

Les études techniques économiques et commerciales conduites en 2019 ont permis de dimensionner le service selon les caractéristiques suivantes :

Proposer quatre navettes ferroviaires régulières entre les sites suivants :

- Fos-Saint Martin de Crau avec 2 trains AR/jour ;
- Fos-Clesud avec 2 trains AR/jour ;
- Fos/Arles – Gardanne avec 1 train AR/jour ;
- Miramas-Marseille avec 2 trains AR/jour.

Il est envisagé que ce service propose à terme, 22 trains / jours, pour un volume de 1880 EVP / jour transportés.

Ce qui représente par ligne :

- Axe Fos-Saint Martin de Crau = 500 EVP/ jour (containers)
- Axe Fos-Miramas (Clesud) = 500 EVP/ jour (Grande distribution : ameublement, équipement à la personne)
- Axe Fos/Arles – Gardanne = 430 EVP/ jour (containers/ flux industriels, bois, ...)
- Axe Miramas/Marseille = 450 EVP/ jour (Grande distribution : ameublement, équipement à la personne, alimentaire)

L'article L.1231-1 du code des transports dispose que les autorités organisatrices sont compétentes pour : « 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement. »

Afin de s'assurer du bienfondé de son intervention, la métropole a ainsi procédé à un sourcing auprès des entreprises ferroviaires, en mai 2021.

Il ressort globalement, qu'en dehors de quelques projets ponctuels portés par l'initiative privée, la plupart des segments visés par le projet de SPFF ne sont à ce jour, pas réellement investis en propre par les opérateurs du secteur.

En tout état de cause, au regard des critères identifiés pour juger de la carence de l'initiative privée, il apparaît assez clairement que les projets recensés ne semblent pas couvrir les besoins exprimés par la Métropole tant qualitativement que quantitativement. Quantitativement, il n'est proposé par les opérateurs que quelques trains par semaine, alors que le projet de SPFF prévoit à minima 7 trains/ jours, et à terme 22 trains / jour. Ces chiffres, qui sont largement au-dessus de l'offre existante, permettraient de proposer une réponse pertinente aux problématiques de congestion urbaine.

Pour expliquer cela, l'une des raisons évoquées est la forte compétitivité du transport routier de marchandise en termes de coûts comparativement au transport ferroviaire.

Ce sourcing a également permis de mettre en avant le besoin de conduire une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur afin :

- de vérifier la prise en compte des activités existantes avec le périmètre du SPFF et ne pas les concurrencer ;
- d'étudier les axes de coopérations avec les entreprises ferroviaires intéressées.

Par ailleurs, afin de préciser l'organisation du futur service de proximité de fret ferroviaire, il est nécessaire de conduire plusieurs études portant notamment sur :

- Un plan de transport sillons ;
- Une étude juridiques et appui fiscal et financier ;
- Une étude relative aux infrastructures et plateformes logistiques localisées à Marseille, Saint-Martin-de-Crau et Miramas ;
- Une étude d'exploitation ferroviaire en articulation avec la logistique urbaine ;
- Une étude d'exploitation ferroviaire en articulation avec le trafic longue distance ;
- Une étude de marchés pour les lignes 1 à 4 ;
- Une étude sur le matériel roulant.

Au regard de la complexité du sujet, il convient également de dédier une équipe chargée du développement et de la commercialisation du projet.

La RDT13 étant déjà opérateur ferroviaire de proximité avec un haut niveau d'expertise sur les questions ferroviaires, elle est en capacité de conduire l'ensemble de ces études pour le compte de la Métropole, comme le prévoit le contrat d'obligation de service public.

Le mandat avec la RDT13 (annexe 1 du présent rapport) charge la RDT13 de solliciter au nom et pour le compte de la Métropole des financements auprès de la Banque Européenne d'Investissement. Si le projet est retenu par ce fonds, le mandataire sera en charge de conduire les études nécessaires. Le mandat précise entre autre la liste de ces études, la démarche de concertation à engager et les modalités de validation du comité de pilotage et de l'équipe stratégique technique créés à cet effet.

Les études et le personnel nécessaire pourront être financés par le fonds ELENA mis en place par la Banque Européenne d'Investissements.

En effet, le fonds ELENA appuie notamment les projets innovants liés aux transports et à la mobilité dans les zones urbaines qui permettent de réaliser des économies d'énergie et de réduire les émissions.

Les projets admissibles couvrent les investissements promouvant l'introduction à grande échelle de nouveaux modes de transport plus économes en énergie. Ces derniers, dans les zones urbaines, peuvent revêtir de nombreuses formes, comme par exemple : mobilité partagée, logistique urbaine, systèmes de transport intelligents, infrastructures urbaines.

Ce programme vise à financer aussi bien les études techniques que les postes nécessaires au déploiement de projet à hauteur de 90%.

Ainsi, sur les 2.636 millions d'euros nécessaires au développement du projet, 2,372 millions d'euros pourraient être financés par le fonds ELENA.

La RDT13 sollicitera directement la banque Européenne d'Investissements, sachant que la Métropole Aix-Marseille-Provence, comme précisé dans la convention de mandat, s'engage à financer 10% des dépenses engagées par la RDT13 plafonnée à 263 600 €.

Dans un premier temps, le mandat confié à la RDT 13 dans le cadre de son contrat d'obligation de service public est conditionné à l'obtention de cette subvention par le fonds ELENA. Si ce financement est accordé, dans un second temps une opération d'investissement spécifique sera proposée dans laquelle la RDT13 percevra une rémunération forfaitaire de 5 000 € HT pour l'exercice de sa mission.

Le coût total pour la Métropole déduction faite du financement ELENA sera alors de 268 600 €.

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° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- La délibération n° TRA001-1376/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016, portant approbation de l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine ;
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole ;
- La délibération n° MOB 016-9286/20/CM du Conseil de Métropole du 17 décembre 2020 de présentation du projet de fret ferroviaire métropolitain - Prise en considération du résultat des études et sollicitation de cofinancements pour poursuivre le projet ;
- La délibération n°TRA 011-1386/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016 approuvant le contrat d'obligation de service public avec la RDT13
- Le Contrat d'Objectif de Service Public entre la Métropole et la RDT13 ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis des Conseils de Territoire.

Où le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

- Que le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est sujet régulièrement à des dépassements des seuils de pollution qui affectent la santé et le cadre de vie de ses habitants ;
- Que le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est marquée par une pollution atmosphérique notamment de dioxyde d'azote ;
- Que la principale source de pollution au dioxyde d'azote est le secteur des transports routiers ;
- Que l'offre de fret ferroviaire sur de courtes distances n'est pas développée au regard de son manque de compétitivité structurel par rapport au mode routier ;
- Que l'Etat souhaite redynamiser le secteur du fret ferroviaire, notamment dans le cadre du plan de relance ;
- La compétence de la Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité ;
- La possibilité ouverte par la loi pour la Métropole « d'organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement » ;
- Les conclusions de l'étude technique, économique et commerciale pour la création d'un service de proximité de fret ferroviaire (2019) ;
- Les conclusions du sourcing réalisé auprès des entreprises ferroviaires du 27 mai 2021 ;
- Les besoins nécessaires en études complémentaires et en financement de ces études ;
- La possibilité de recourir au fond ELENA de la Banque Européenne d'Investissements.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la convention de mandat confiant les études complémentaires à la RDT13 pour la mise en œuvre d'un service de proximité du fret ci-annexée.

Article 2:

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer cette convention et tous documents y afférents.

Article 3 :

Est approuvée la demande de subvention par la RDT13 auprès de la Banque Européenne d'Investissements via le programme ELENA.

Article 4:

Les crédits nécessaires seront inscrits au budget annexe des Transports 2022 de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Chapitre 011 nature budgétaire 6110901 sous politique C360.

Cette proposition mise aux voix est adoptée

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS