



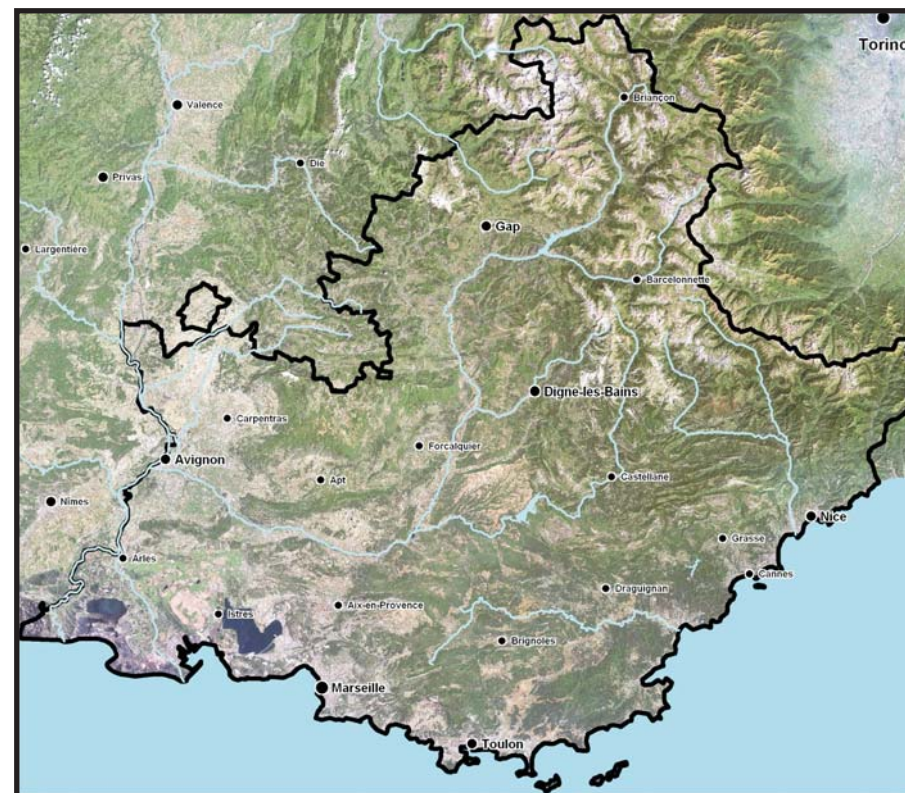
ENSEMBLE
DÉCIDONS
DE L'AVENIR
DE NOTRE RÉGION

Schéma régional d'aménagement
et de développement du territoire

Provence-Alpes-Côte d'Azur, *notre région*
www.regionpaca.fr



SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS



Novembre 2006

SOMMAIRE

PREAMBULE **5**

Une démarche s'inscrivant dans celle du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire

Trois objectifs principaux

1	ETAT DES LIEUX	6
1.1	Provence-Alpes-Côte d'Azur : une situation stratégique mais contraignante	6
1.2	Un système de transport inégalement développé	7
1.2.1	<i>Les transports collectifs</i>	7
1.2.2	<i>Les infrastructures routières</i>	8
1.2.3	<i>Les grands équipements portuaires, fluviaux, aéroportuaires et logistiques</i>	8
1.2.4	<i>Les initiatives transversales</i>	9
1.3	Des points noirs récurrents	10
2	LES GRANDS ENJEUX DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR	11
2.1	Construire une réponse adaptée en matière de transport face au développement de la mobilité et à la croissance démographique	11
2.2	Dans une perspective de développement durable	11
2.3	A partir d'une politique fondée sur de grandes orientations...	11

3	LA DECLINAISON TEMPORELLE DES PRIORITES	16
3.1	Des priorités immédiates	16
3.2	Des projets à moyen terme	16
3.3	... et à plus long terme	17
4	LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET LES ACTIONS ENVISAGEES	18
4.1	Les actions spécifiques relatives au transport ferroviaire et combiné	18
	<i>4.1.1 Des actions sur les services</i>	<i>18</i>
	<i>4.1.2 Les actions destinées à améliorer la desserte des aéroports</i>	<i>23</i>
	<i>4.1.3 Les opérations d'infrastructures et d'aménagement</i>	<i>23</i>
	<i>4.1.4 Les actions portant sur le transport combiné</i>	<i>24</i>
4.2	Les actions spécifiques relatives au transport maritime	25
	<i>4.2.1 Incitations aux autoroutes maritimes</i>	<i>25</i>
	<i>4.2.2 Amélioration de l'accessibilité routière, ferroviaire et fluviale des ports maritimes</i> <i>et amélioration des ruptures de charge</i>	<i>25</i>
	<i>4.2.3 Les lignes fluvio-maritimes</i>	<i>26</i>
4.3	Les actions sur le transport routier et autoroutier	26

4.4	Les opérations structurantes d'envergure nationale et internationale	28
4.4.1	<i>Le tunnel du Montgenèvre</i>	28
4.4.2	<i>La LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>	28
4.4.3	<i>Le projet LI RI CA</i>	29
4.4.4	<i>Le projet ARCOMED</i>	29
4.5	Les actions destinées à simplifier la « vie » de l'utilisateur	30
4.5.1	<i>La mise en œuvre d'un système d'information global multimodal</i>	30
4.5.2	<i>La mise en œuvre d'une tarification et billettique intégrées</i>	31
4.5.3	<i>Les mesures destinées à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite</i>	31
4.6	Les actions relatives à l'amélioration du partenariat et de la concertation entre les opérateurs et acteurs du territoire	32
	CONCLUSION	36

PREAMBULE

Un document s'inscrivant dans celle du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire

Le Schéma Régional des Transports - SRT - est un document définissant la stratégie de la Région en matière de transports à moyen et long terme. Il prend en compte et contribue aux objectifs définis au sein du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire et du Schéma Régional de Développement Economique. Il accompagne et s'appuie sur la dynamique des acteurs publics et privés contribuant au développement de la région.

L'objectif prioritaire de ce schéma, est *"d'optimiser les réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre acteurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, soit le développement des capacités des infrastructures existantes soit la réalisation d'infrastructures nouvelles"*. Il doit constituer un instrument de coordination et de cohérence en matière de déplacements des personnes et des biens afin de répondre au mieux aux besoins.

Le Schéma régional des transports – SRT - doit permettre de donner une vision de l'organisation des transports de personnes et de marchandises à l'horizon 2020, en tenant compte :

- de l'ensemble des projets programmés sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : les orientations définies dans les schémas de services collectifs et les projets d'investissement de l'Etat, les projets des différentes collectivités locales et de leurs groupements ;
- des évolutions socio-démographiques attendues ;
- des évolutions de la structure des déplacements qui dépendent des orientations politiques retenues (politique volontariste de report modal par exemple) ou du changement des modes de vie ;
- des préoccupations des habitants et acteurs économiques de la région en terme d'accessibilité globale, interne et externe au territoire régional, de qualité de services offerte, de réduction des nuisances, et notamment de la pollution, au service de l'emploi et du développement économique ;

dans l'objectif de participer au renforcement de la cohésion du territoire régional.

Cette réflexion doit permettre ensuite de définir les grandes orientations des actions à conduire à plus long terme (2020/2040).

En effet, les démarches visant la construction et l'amélioration des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, aménagements portuaires, pôles d'échanges, plates-formes multimodales...) s'élaborent et se conduisent sur du long terme et doivent être réfléchies et concertées suffisamment en amont pour que les projets soient pertinents.

Les deux principaux objectifs poursuivis dans le cadre du schéma des transports

A partir d'un état des lieux des transports en région, il s'agit :

- d'examiner les principaux enjeux de la politique des transports à construire ;
- et de définir des orientations prioritaires ainsi que les grandes familles de projets devant être soumises à la concertation.

1. ETAT DES LIEUX

1.1 PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR : UNE SITUATION STRATEGIQUE MAIS CONTRAIGNANTE

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficie d'une position géographique stratégique. C'est à la fois, une région :

- dynamique, fortement urbanisée autour de villes importantes mais aussi un lieu de tourisme et de transit ;
- qui présente de nombreux attraits avec notamment une façade méditerranéenne, la proximité de l'Italie, les Alpes du Sud, le fleuve Rhône... ;
- qui se situe au centre de l'arc méditerranéen.

Au regard des transports, des limites et des facteurs importants à prendre en compte :

- des contraintes géographiques et environnementales fortes : franchissements alpins, façade littorale, grands espaces et qualité du patrimoine naturel, ressources hydrologiques à préserver, couloirs d'accès nord-Sud fortement sollicités ;
- des déplacements de nature très différente : déplacements journaliers, touristiques, de transit... qui influent sur l'organisation des infrastructures de transport. L'attractivité touristique contribue ainsi grandement à la saturation saisonnière et à la perturbation des réseaux de transports ;
- le développement des activités fret lié tout à la fois aux différents secteurs d'activités et au dynamisme des ports régionaux ;
- un transit important Nord-Sud par la vallée du Rhône, et entre l'Espagne et l'Italie soit par la vallée du Rhône soit par l'arc littoral ;
- la forte urbanisation et le faible développement de l'offre de transports urbains en commun, qui rendent les conditions de circulation très pénalisantes.

Le facteur humain est également à mettre au centre des problématiques de transport : la croissance démographique de la région, le développement des emplois et des activités ainsi que l'afflux des touristes et de nouvelles populations ont une influence sur les pratiques et les enjeux en matière de développement des transports. Par ailleurs, les déplacements sont un facteur d'insertion des populations et doivent être, à ce titre, facilités pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle des populations concernées.

Tous les modes de transport sont représentés en région. Deux axes de transport majeurs la structurent (la vallée du Rhône et celui de la Méditerranée). Le port de Marseille est un des premiers ports européens et, avec ceux de Toulon et de Nice, la région enregistre un développement du trafic fret et du trafic passager. Enfin, elle dispose de quatre aéroports commerciaux dont deux internationaux.

1.2 UN SYSTEME DE TRANSPORT INEGALEMENT DEVELOPPE

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur possède un réseau de transport relativement développé entre et autour des grandes agglomérations : le réseau autoroutier y est dense et les services ferroviaires assez attractifs sur un certain nombre de liaisons interurbaines de la zone littorale. Les aéroports de Nice et de Marseille et la ligne TGV Méditerranée offrent aussi à certains pôles majeurs une bonne accessibilité pour les déplacements longue distance. Le réseau ferroviaire est cependant fragilisé sur le littoral pour lequel aucun itinéraire alternatif ne permet de répondre sérieusement aux besoins en cas d'interruption sur la ligne Marseille-Vintimille.

1.2.1 *Les transports collectifs*

Le développement des transports collectifs, notamment ferroviaires et particulièrement dans les grandes agglomérations était une priorité de l'Etat et de la Région dans le cadre du contrat de Plan 2000-2006. Les efforts de la Région en faveur des infrastructures ferroviaires vont se poursuivre. Les actions porteront notamment sur la réouverture de lignes et la création de pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité.

- **Les transports collectifs régionaux**

Depuis la loi du 1er janvier 2002, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est l'autorité organisatrice compétente pour les transports ferroviaires d'intérêt régional. Elle avait été désignée précédemment comme région expérimentale pour tester ce dispositif entre 1997 et 2002. Elle a également, à sa charge, les services réguliers non urbains d'intérêt régional. La Région a, dans ce cadre, l'initiative de la réouverture au trafic voyageurs, de lignes ferroviaires dans le respect de la cohérence du réseau national et international et dans le souci de faciliter l'accès aux grandes lignes et aux TGV. Les lignes routières régionales relèvent également de sa compétence.

La Région n'est pas le seul acteur à intervenir en matière de transports. L'articulation notamment entre les transports départementaux et régionaux est indispensable. Les projets d'envergure régionale nécessitent une concertation importante avec les départements, les différents regroupements de communes, les communes et l'Etat.

Les récents investissements de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans l'équipement des Trains Express Régionaux – TER - ont ainsi permis une amélioration de l'offre et une augmentation très significative de la fréquentation ; la réalisation des projets du CPER renforcera cette orientation.

La réouverture de dessertes locales, le développement de dessertes métropolitaines, l'aménagement des dessertes ferroviaires des territoires de montagne et les travaux et aménagements de gares et haltes participent de la volonté de répondre aux attentes des voyageurs et de placer le rail au cœur de la stratégie de développement des transports collectifs. La Région met aussi en place de nouvelles tarifications ferroviaires, un système de billettique inter opérable et la réalisation de pôles d'échanges afin de développer l'utilisation des transports collectifs.

Le rôle de la Région comme autorité organisatrice de transport est de définir l'offre, la tarification, les horaires, de prévoir la réouverture des gares, ... dont elle est, à ce titre, l'architecte de l'intermodalité.

- Les transports collectifs départementaux

De leur côté, les Départements sont autorité organisatrice pour les transports en commun routiers internes et les transports scolaires ; ils ont initié un certain nombre d'opérations touchant non seulement à l'organisation des dessertes mais aussi à l'information des usagers, la billettique... et sont, sur le littoral, associés aux grands projets ferroviaires.

- Les transports collectifs urbains

Des réflexions sont en cours (PDU) pour le développement de l'inter modalité et l'amélioration des niveaux de service. Plusieurs orientations se sont révélées opportunes : le prolongement des lignes de métro à Marseille, les études concernant le tramway à Nice, à Toulon, à Marseille ou encore l'aménagement de pôles d'échange (Aubagne,...). Enfin, chacune des grandes agglomérations réalise d'importants réseaux de tramway.

1.2.2 Les infrastructures routières

Dans le cadre des Contrats de plan Etat – Région, nombre d'opérations ont été réalisées ou sont en cours de travaux. Les grands itinéraires régionaux seront ainsi particulièrement améliorés; de même, les dessertes des agglomérations et des zones enclavées ont également été prises en considération.

Les évolutions institutionnelles récentes, induites par la mise en œuvre de la loi « Démocratie et responsabilités locales » du 13 août 2004, introduisent de profonds changements avec le transfert d'une large part de la voirie nationale aux Conseils généraux.

Par ailleurs, au regard des décisions prises par l'Etat lors d'un récent CIACT, les infrastructures routières ne seront pas intégrées dans le Contrat de Projets 2007-2013.

1.2.3 Les grands équipements portuaires, fluviaux, aéroportuaires et logistiques

- Le réseau fluvial et maritime voyageurs

L'essor des croisières, sur le Rhône et en Méditerranée, a conduit la Région à équiper des sites majeurs tels que le port de Marseille ou le port fluvial d'Arles pour augmenter les capacités d'accueil et permettre l'accès des ports à de grands navires. L'importance économique des ports l'a conduite à se porter candidate au transfert de compétences prévu par la loi du 13 août 2004 dans ce domaine, pour les ports de Nice et de Toulon.

- La logistique et le fret

A l'heure actuelle, le transport des marchandises se fait en majorité par route (88 %) au détriment des autres modes de transport (10 % pour le fer et 2 % pour le fluvial). La structure de ces flux est corrélée à la production et aux infrastructures au sein de la région.

Ainsi, les lieux de production sont situés pour la grande majorité d'entre eux dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse. Il s'agit notamment des implantations situées dans les ports maritimes de Marseille et de Fos, des implantations pétrochimiques autour de l'Étang de Berre, des implantations industrielles (aluminium, cimentiers, moulins) et de la production agro-alimentaire du Vaucluse.

- A côté de ces sites de production, des sites logistiques importants sont implantés surtout dans les zones où les axes majeurs européens se ramifient : il s'agit des axes Europe du Nord – Péninsule Ibérique, Péninsule Ibérique – Italie et France – littoral Méditerranée via le port de Marseille. Il s'agit de plates-formes logistiques route-route mais aussi de chantiers de transport combiné rail-route et de plates-formes portuaires pour le traitement du trafic des conteneurs maritimes. Ce sont précisément ces dernières installations dont la capacité s'avère de plus en plus insuffisante.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, par son positionnement et la présence de ces générateurs majeurs de trafic, est soumise à des flux de transit et à des flux d'échanges importants. Le poids relatif et absolu des flux de transit tend nettement à s'accroître.

Afin de surmonter ces obstacles, plusieurs projets sont prévus ou sont en phase de réalisation :

- la mise en place de navettes fluviales en 2000 entre Marseille et Lyon contribue à la politique de report modal et de limitation de la circulation des Poids Lourds ; une nouvelle opération entre Fos et Pagny devrait renforcer cette orientation ;
- des extensions de la capacité des chantiers transport combiné rail-route à Avignon et Marseille ainsi que des nouveaux chantiers à Grans-Miramas (CLESUD) ;
- des extensions de la capacité pour le traitement du trafic conteneurisé dans les ports de Marseille (Projet FOS 2XL) ;
- l'étude de projets dans le département du Vaucluse où il existe une demande importante pour des sites logistiques.

1.2.4 Les initiatives transversales existantes

Aujourd'hui, force est de constater que les individus sont de plus en plus mobiles et que favoriser les déplacements est un engagement des pouvoirs publics. Les transports représentent donc un enjeu fort des politiques d'aménagement (et d'urbanisme). Outre des aménagements et constructions aux coûts importants, il convient de signaler qu'un grand nombre d'initiatives sont mises en place pour trouver des solutions aux problèmes de saturation ou tout simplement pour offrir aux usagers des déplacements plus faciles et confortables prenant en compte l'évolution des besoins et modes de vie :

- train des neiges, train des merveilles,
- sites Internet pour le covoiturage,
- pistes cyclables, aménagements en faveur de la marche...

Des expérimentations sont en cours pour inverser la tendance du « tout automobile » au profit des modes de déplacements doux : marche à pied, vélo. Parallèlement, la Région entend se doter d'un schéma régional des véloroutes et voies vertes en cohérence avec les schémas directeurs départementaux en matière de tourisme et d'infrastructures routières. Il s'agit ainsi de favoriser le développement des pistes cyclables en zones périurbaines tant pour les déplacements courts quotidiens que pour les parcours touristiques.

1.3 Des points noirs récurrents

Malgré tous les efforts réalisés pour améliorer les conditions des déplacements de voyageurs et de marchandises dans la région, des points noirs importants persistent :

- des problèmes récurrents de saturation sur un certain nombre d'axes majeurs de transport, tant ferroviaires que routiers, notamment autour des principaux pôles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (métropoles marseillaise, niçoise, toulonnaise) ;
- des points noirs ferroviaires, limitant les capacités pour accéder en Provence-Alpes-Côte d'Azur se trouvent également en dehors de la région. Les obstacles majeurs persistent notamment pour l'acheminement du fret (saturation du nœud lyonnais, goulots d'étranglement sur l'axe languedocien entre Nîmes et Montpellier et infrastructure insuffisante sur l'axe franco-italien, via Vintimille);
- la difficulté de circulation en milieu urbain par manque de développement des transports en commun et le manque de diversité des transports en commun et d'itinéraires de contournement ;
- l'insuffisante offre de transports collectifs et le manque de connexions limitant singulièrement le potentiel d'inter modalité ;
- le manque d'accessibilité des zones du haut pays et la difficulté des relations notamment ferroviaires avec l'Italie ;
- le manque d'infrastructures performantes et les lacunes « organisationnelles » : notamment, le manque de fiabilité du système ferroviaire et de transport combiné inclus, empêchent l'utilisation intensifiée de ce mode. La faible organisation du transport de marchandises (manque d'inter modalité, absence de fiabilité du système ferroviaire, limitation des heures de chargement/déchargement);
- l'accidentologie très importante sur l'ensemble du territoire ;
- un certain nombre de « points noirs » concernant le bruit et ses désagréments pour les riverains (effets sonores dus aux transports) ;
- plusieurs points noirs liés à la topographie, au relief, aux effets des conditions météorologiques (éboulements, en zone montagneuse, glissements de terrain, dégradations des chaussées,...) ;
- le manque de cohérence dans l'organisation et la politique des transports qui ne répond pas à l'ensemble des attentes ;
- Aucun passage moderne et performant vers l'Italie en dehors de l'autoroute et de la voie ferrée à Vintimille.

2 LES GRANDS ENJEUX DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR

2.1 Construire une réponse adaptée en matière de transport face au développement de la mobilité et à la croissance démographique

La demande de déplacements est toujours croissante ; celle-ci découle de l'évolution des modes de vie, de l'augmentation des déplacements liés aux loisirs mais aussi de la croissance de la population qui connaît un des taux les plus élevés en France. A l'horizon 2020, la région toujours attractive pourrait compter entre 5 000 000 et 5 200 000 habitants selon les hypothèses faites sur les mouvements migratoires. Il convient donc d'anticiper et d'appréhender les transports à cet horizon et d'envisager autant que possible les aménagements et équipements à réaliser en matière de transport pour répondre aux besoins d'une population croissante.

2.2 Dans une perspective de développement durable

La Région souhaite activement combler les lacunes évoquées précédemment ; cette démarche est nécessaire afin d'accompagner le rayonnement de la région et le développement harmonieux des activités à l'intérieur de celle-ci. Les infrastructures routières sont aujourd'hui saturées ; Par ailleurs, la circulation routière est un des principaux responsables de la pollution atmosphérique : les grandes agglomérations de la région connaissent régulièrement des dépassements importants de seuils de pollution à l'ozone en particulier et les effets de la production de gaz à effets de serre sur le climat sont aujourd'hui avérés.

Les enjeux à long terme dans le domaine des transports doivent trouver des réponses concrètes intégrant les principes du développement durable. Pour cela, les réponses devront prendre en compte l'évolution du développement économique et de ces nouvelles composantes (comme ITER, les pôles de compétitivité,...) et le rayonnement de la région aux différentes échelles, préserver sa qualité environnementale et paysagère et contribuer à un fonctionnement interne régional plus équitable entre les différents territoires et habitants.

Cette volonté conduit à inciter les usagers à recourir à des modes de transport « doux » (2 roues, marche à pieds,...), à mettre en place des projets en conformité avec la réglementation en vigueur au plan environnemental (loi sur l'Air, sur l'Eau...), et à favoriser les modes de transport respectueux de l'environnement.

2.3 A partir d'une politique fondée sur de grandes orientations...

Au-delà du souci de remédier aux lacunes du système de transport, la Région entend suivre trois orientations essentielles pour son économie et son avenir :

- Une volonté d'ouverture vers et depuis l'extérieur, dans toutes les directions

- l'Est et l'Italie, d'une part, par le littoral (à la fois par fer – via le projet de nouveau TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur), d'autre part, à travers les Alpes (la percée ferroviaire sous le Montgenèvre) ;
- l'Ouest, proche (amélioration des liaisons avec la région Languedoc-Roussillon, contournement autoroutier d'Arles, Martigues et Port de Bouc), et plus éloigné (nouvelle liaison ferroviaire avec l'Espagne, via Perpignan et Montpellier) ;

- Schéma régional des transports annexé au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire –
- le Nord, en particulier grâce à l'amélioration de la ligne ferroviaire, mais aussi à la réalisation de lignes plus performantes entre les Alpes du Sud et les Alpes du Nord ;
- l'ensemble du bassin méditerranéen, via ses ports maritimes, vers le Maghreb et vers la plupart des places commerciales internationales.

- Une volonté de conforter la position de Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le grand Sud-Est, autour de ses grands pôles économiques

Il s'agit donc de :

- améliorer la desserte des territoires enclavés, notamment ceux des massifs alpin et préalpin ;
- favoriser le développement et le rayonnement du port de Marseille au sein du bassin méditerranéen et au-delà jouer la carte du rééquilibrage modal pour le transport de fret ;
 - en ouvrant le Rhône vers le Nord ;
 - en développant un programme de plates-formes multimodales, et des chantiers multi-techniques pour le transport combiné ;
 - en ouvrant la Région vers l'Italie et l'Europe Centrale par un nouvel itinéraire ferroviaire par le Montgenèvre ;
 - en favorisant la réalisation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse reliant la Région à la Catalogne, à la Ligurie et au Piémont et reliant entre elles les grandes métropoles régionales.

- Une volonté d'améliorer et de développer des liens, aujourd'hui freinés par l'absence de communications aisées et de moyens rapides de déplacements

- liaisons entre grandes métropoles régionales ;
- liens entre les grandes agglomérations (Marseille, Nice, Toulon, Avignon...) et à l'intérieur de la région ;
- déplacements à l'intérieur des agglomérations, circulation dans les vallées ;
- accessibilité aux pôles d'échange : aéroports, gares TGV, ports et aux grands services et équipements (santé, enseignement supérieur...).

Cette volonté passe par un développement cohérent des interconnexions et de la « lisibilité » des transports en commun (urbains et interurbains). Les transports en commun sont un outil essentiel de l'intégration et de l'équité sociale, non seulement pour ce qui est des dessertes des pôles résidentiels mais aussi des zones d'emplois. Les améliorations suivantes peuvent contribuer à atteindre ces objectifs :

- création de dessertes des pôles d'activité en périphérie des grandes villes (depuis les gares ou les centres-villes) ;
- mise en place de voiries réservées aux transports en commun ;

- Schéma régional des transports annexé au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire –

- mise en place de services réguliers maritimes périurbains ;
- création de nœuds intermodaux en périphérie :
 - en mettant en place des pôles d'échanges associant le fer, les bus interurbains, les réseaux urbains, la VP, les 2 roues,... ;
 - en intégrant l'ensemble des modes d'une même « chaîne » de déplacement et en l'accompagnant d'une tarification claire prenant en compte le principe de la multi-modalité ;
- en formalisant une information accessible à tous sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

- une volonté d'améliorer le fonctionnement des grandes agglomérations

Tout d'abord, créer les conditions et un environnement favorable pour le développement des modes de transport doux en garantissant un partage équitable de la voirie. La sécurité est en effet une préoccupation et un frein majeur pour les usagers potentiels de ces modes.

Afin de prendre en compte les contraintes liées à l'utilisation de ces modes (distances trop importantes par exemple), il convient aussi de faciliter l'intermodalité avec les autres modes de transports : en développant des réseaux performants de Tramway/métro/bus, en favorisant l'inter modalité (parc relais), en incitant un retour aux modes de transport doux : marche et vélo (le développement des pistes cyclables, la création de cheminements piétonniers, la location de deux roues en gare et en centre-ville).

Ces actions seront d'autant plus efficaces que des mesures limitant l'utilisation de la voiture seront engagées, notamment à travers des politiques de stationnement concertées et partagées. La plupart des villes ont, comme projet, la mise en place d'une politique de stationnement plus rationnelle notamment en favorisant le stationnement résidentiel et la création de parcs relais ou en développant un stationnement de courte durée pour les clientèles des commerces et loisirs. En parallèle, la plupart des villes ont des projets de nouveaux parcs de stationnement. Il s'agit donc de cibler les actions afin de limiter les déplacements individuels motorisés.

Par ailleurs, des mesures portant sur le transport de marchandises en ville doivent s'adapter à l'évolution du fonctionnement des hyper centres sans nuire à l'attractivité économique de ceux-ci. Cela passera par la création des pôles logistiques autour des grandes agglomérations, la restriction de l'accès aux centres villes pour les poids lourds et la limitation de l'accès aux centres urbanisés autorisé uniquement pour les utilitaires non polluants (électrique...).

- Une volonté de renforcer la multi modalité pour le transport de marchandises par des services performants : rail - route ; rail/route et fluvial/route ; cabotage maritime en lien avec le développement prévisible de l'action logistique

Ces grandes orientations, qui visent à concilier étroitement essor économique et préservation de l'environnement, se retrouvent entièrement traduites dans la plupart des documents de planification émanant des différents acteurs décisionnels, qu'il s'agisse de

l'Europe, de l'Etat, de la Région elle-même ou des autres collectivités départementales ou locales. Elles s'inscrivent à l'évidence dans un cadre parfaitement cohérent et qui fait, aujourd'hui du moins dans ses grandes lignes, l'unanimité.

1. les axes stratégiques en matière logistique :

L'organisation de la filière logistique est un enjeu majeur pour la région. Cette activité génératrice d'emplois et de développement économique peut également contribuer à résoudre les difficultés liées à l'encombrement du réseau routier. Pour cela, il conviendrait de :

- soutenir l'activité et développer, en matière de transport, les alternatives offertes par la voie d'eau et le ferroviaire ;
- définir une stratégie concertée entre les territoires pour la localisation et l'aménagement de plateformes de fret fluvial et ferroviaire ;
- définir une organisation régionale cohérente à partir d'une armature de plateformes d'intérêt régional, d'un réseau de plateformes satellites et d'un réseau de pôles logistiques autour des agglomérations ;
- favoriser l'accès aux emplois logistiques par la mise en place de programmes de formation professionnelle initiale et continue en concertation et partenariat avec le secteur économique.

2. les axes stratégiques multimodaux :

- le développement des liaisons internationales voyageurs : réseau de plates formes aériennes (Nice, Toulon et Marseille avec recherche d'une nouvelle plate-forme éventuellement), réseau de TGV européen (IGVMéd et Sud-Est) ;
- l'organisation du transport de fret à l'échelle nationale et européenne : objectif du doublement du fret ferroviaire à l'horizon de 10 ans (plates-formes multimodales et chantiers de transport combiné, essor du port de Marseille, ouverture du Rhône vers le Nord, ...)
- le développement du fret express et des interconnexions air/fer ;
- le bon fonctionnement des grands corridors de transports internationaux, notamment la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen ;
- le développement d'autoroutes de la mer ;
- l'organisation multimodale des liaisons transalpines (liaison ferroviaire vers l'Italie par le Montgenèvre..) et trans-pyrénéennes ;

- Schéma régional des transports annexé au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire –
 - l'organisation efficace des déplacements urbains, périurbains et régionaux (TCSP et métro de Marseille, Nice, Toulon, liaisons infra-régionales....) ;
 - le soutien aux liaisons à grande distance par le mode fluvial en mettant en place des mesures d'accompagnement, en affirmant la nécessité d'utiliser la capacité de trafic existant sur le Rhône dans les limites permises par le respect de l'équilibre des écosystèmes et en soutenant les ports fluviaux ;

Ces orientations, de nature à favoriser le développement économique, contribuent fortement à préserver les sites et leur environnement et sont des facteurs déterminants pour le développement durable (tant du point de vue de la préservation des paysages que du bruit, ou de la pollution atmosphérique).

3. LA DECLINAISON TEMPORELLE DES PRIORITES

La réalisation des grands défis régionaux, qui se retrouvent et se déclinent dans les documents de planification et de programmation de la Région et des autres partenaires du transport (Etat, collectivités locales, autorités organisatrices...), implique un certain nombre de priorités qui se situent à différentes échelles temporelles.

3.1 Des priorités immédiates (à court terme, dans les 5 ans à venir)

Les priorités concernent la mise en place de mesures ou aménagements visant à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et à la mise en place d'une politique lisible et concertée de développement. Cela inclut donc :

- La réalisation des opérations de transport non achevées en 2006 et pourtant prévues au CPER 2000-2006,
- des dispositions à prendre en termes de gestion des trafics, d'optimisation de l'exploitation et d'amélioration de la lisibilité des services. Ces mesures sont globalement peu coûteuses et génératrices de gains substantiels de capacité et de fréquentation;
- la mise en place de priorités claires concernant l'avenir des réseaux à long terme.
- le développement du fret fluvial sur le Rhône et le cabotage maritime (qui permettent l'augmentation de la capacité d'accueil sur certaines infrastructures majeures et évitent l'asphyxie pour les flux de transit et d'échange);

3.2 Des projets à moyen terme (horizon 2015-2020)

La Région s'est fixée plusieurs objectifs dans plusieurs directions modales différentes. L'objectif, à cette échéance est de mettre en place un système capable de remédier aux problèmes majeurs de la région. Il s'agit donc de réaliser :

- de projets ferroviaires régionaux : la modernisation de la ligne ferrée du Val de Durance, l'amélioration de la capacité des lignes, réouverture de lignes, rénovation des gares... ;
- les projets de pôles d'échange multimodaux à Marseille-Blancarde, Vitrolles les Aymards, Toulon, Gare de la Seyne et de La Garde, le pôle multimodal de Nice-Saint Augustin... ;
- la mise en place des plates-formes de fret et l'amélioration des infrastructures portuaires ;
- la LGV PACA ;
- Les franchissements alpins : la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre ;
- La mise en œuvre d'une politique aéroportuaire permettant de consolider l'attractivité de la région et de mailler le territoire ;
- un certain nombre de projets autoroutiers et routiers, dans lesquels la région est concernée même s'ils ne s'inscrivent pas dans le futur Contrat de Projets : notamment le contournement d'Arles, d'Aix, de Port de Bouc, Nice et second tube de Toulon, (destinés à résoudre les problèmes de circulation en ville), l'amélioration des itinéraires régionaux alpins (A51 entre Grenoble et Sisteron, élargissement de l'A8, de l'A54, de l'A585 raccordant Digne à l'A51, la réalisation de l'A56). Le développement et l'aménagement de ces liaisons majeures permettront de résoudre des problèmes récurrents de circulation.

3.3 ... et à plus long terme

A plus long terme, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a besoin de mettre en œuvre ses choix, pour résoudre les problèmes structurels majeurs en matière de transport et promouvoir sa position stratégique au sein d'un système européen. Bien qu'il s'agisse de projets à échéances lointaines, les temps de maturation des projets font qu'il s'agit, dès à présent, de définir très clairement les priorités concernant :

- la poursuite de l'intégration de la région au réseau grande vitesse européen ;
- le maillage du territoire et la mise en réseau l'ensemble de ses équipements ;
- les transferts modaux à opérer pour participer à l'objectif majeur de développement durable.

4. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET ACTIONS ENVISAGEES

Afin d'éviter l'asphyxie de la région à l'horizon 2020, il est nécessaire de répondre clairement à certaines priorités régionales en s'appuyant sur les principes de préservation de l'environnement, d'amélioration du fonctionnement des agglomérations et d'amélioration de la desserte des territoires enclavés.

Il paraît à ce titre nécessaire que la Région ait une approche ambitieuse répondant aux défis du développement durable et solidaire et traduisant la volonté de favoriser l'usage des transports publics basée sur une approche «très volontariste». Avec plusieurs trains de mesures d'accompagnement, il semblerait possible d'améliorer très sensiblement le niveau de service des usagers, en tout point du territoire.

4.1 Les actions spécifiques relatives au transport ferroviaire

Le diagnostic a révélé un certain nombre de dysfonctionnements parmi lesquels :

- des modes en forte concurrence ;
- des services souvent inadaptés (horaires, fréquences) ;
- des territoires très difficiles d'accès (massif alpin) ;
- des dessertes vers les gares TGV à améliorer ;
- des problèmes d'accessibilité aux heures de pointe dans les zones agglomérées.

L'organisation d'un réseau régional en meilleure adéquation avec les besoins des usagers implique la mise en œuvre d'actions ;

4.1.1 *Des actions sur les services*

- **Actions sur les lignes, et notamment au niveau des fréquences, surtout dans les zones les plus denses, ou entre les bipôles les plus sollicités** : principe de « corridors » de desserte en liaison avec les gares TGV et les grands générateurs (aéroports de Marseille et Nice) sur lesquels viennent se rabattre des réseaux de désenclavement (dont « à la demande ») ;
- **Action sur les nœuds** : en s'appuyant sur le principe de hiérarchisation en fonction du nombre et de la nature des connexions et de la position économique de l'agglomération proche :
 - optimisation et facilitation de la multi modalité ;
 - incitations à limiter l'usage de la voiture particulière dans les agglomérations avec notamment la création de parcs relais ;
 - recherche d'une valorisation des lieux de rupture de charge en s'inspirant d'expériences conduites autour de parkings d'intérêt régional de rabattement ; certains ont été valorisés en implantant des commerces de réparation automobile (exemple : gare TGV de l'Arbois) ;

- **Actions autour du matériel :** beaucoup d'efforts ont déjà été entrepris par la Région (confort, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, sécurité). Les « corridors » évoqués ci-dessus matérialisent des liaisons d'intérêt régional qui relient entre elles les villes principales de la région ou qui irriguent des zones à forte densité de déplacements.

Plusieurs investissements prévus au CPER vont permettre de renforcer la qualité des dessertes sur certains axes les plus sollicités : Marseille - Gardanne – Aix, Marseille – Aubagne, Cannes – Grasse – Nice.

- Aménagement et ou réouverture des lignes secondaires

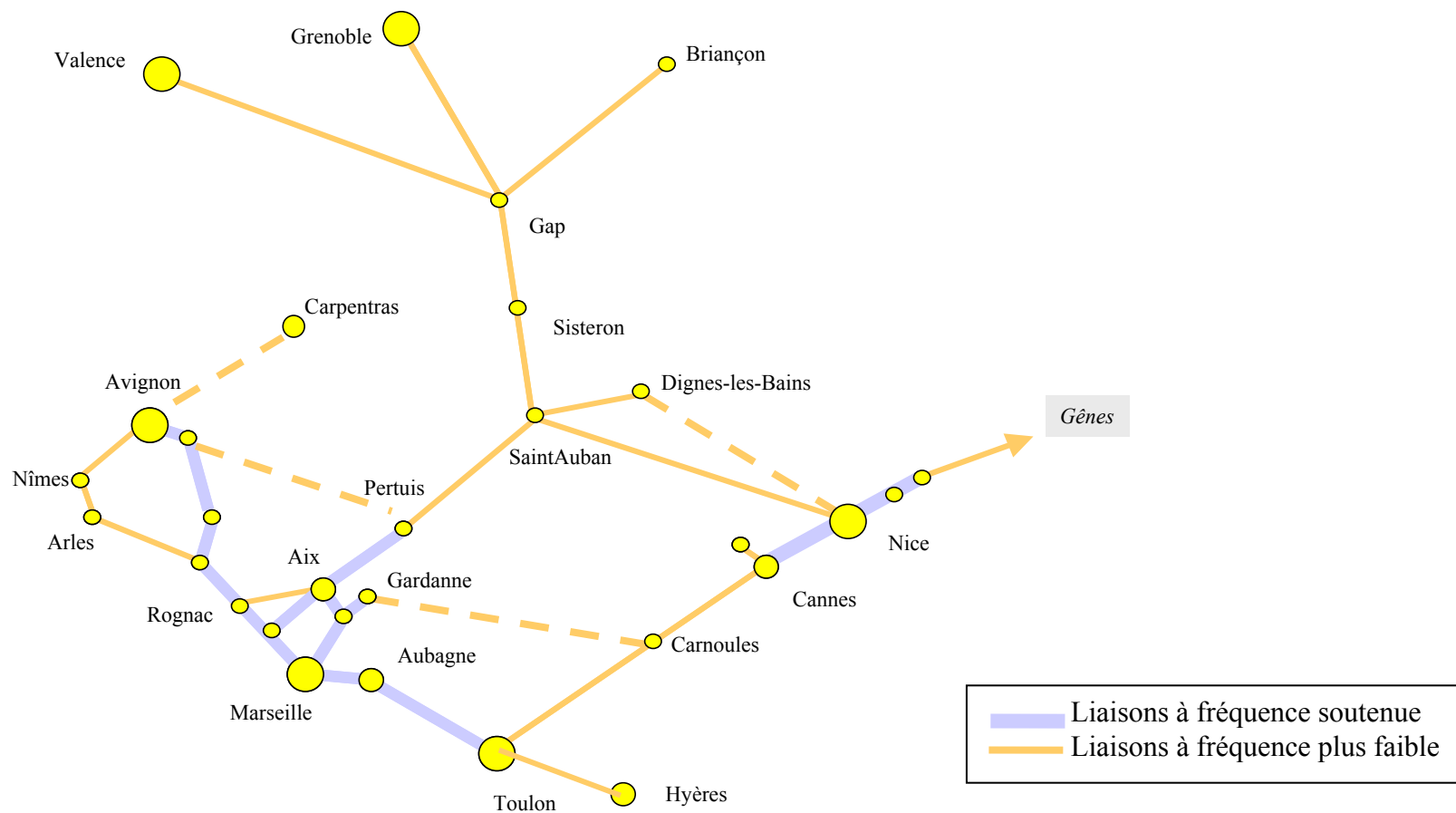
La réouverture de certaines lignes secondaires désaffectées au trafic ferroviaire de marchandises constitue une réelle opportunité qui doit s'accompagner d'une évaluation du potentiel de trafic justifiant la ré-ouverture. En conséquence, seules les lignes, où un ou plusieurs chargeurs importants peuvent être embranchés, pourraient bénéficier d'une telle mesure.

Dans le cas où un potentiel existe, la région pourrait rechercher les modalités d'accompagnement de ces expérimentations sous réserve que l'utilisation du fer soit garantie.

Des études, la plupart en voie d'achèvement, vont permettre de juger de l'opportunité de réouverture aux voyageurs de certaines lignes ferroviaires. Les projets d'aménagement et réouverture de lignes sont les suivants Avignon - Sorgues – Carpentras, Pertuis – Cavaillon, Digne – St-Auban, Gardanne – Carnoules ; modernisation de la ligne du Val de Durance ; renforcement de la capacité sur la liaison Miramas – L'Estaque- Saint Charles ; desserte des aéroports d'Hyères et de Marignane, Marseille – Rognac – Aix.

Compte tenu de ces éléments et des statistiques disponibles sur les fréquentations, un réseau « armature » se dégage sur lequel l'action consistera à renforcer les fréquences notamment aux heures de pointe et améliorer les temps de parcours (matériel adapté, amélioration de la ligne). Ce réseau pourrait à terme constituer un véritable RER régional, notamment autour de Marseille, Aix, Toulon, et Nice.

Services à renforcer



Sur ce réseau, les liaisons à fréquence plus soutenue (de l'ordre de 10 à 15 minutes) figurent en trait bleu ; les autres liaisons ont des fréquences plus faibles. S'y rabattent les services « traditionnels » (par car ou transport à la demande). La recherche de solutions aptes à desservir l'aéroport de Marignane et la gare TGV de l'Arbois depuis Aix est à envisager. De même que pour la desserte Marseille-Marignane (services en site propre fortement cadencés). La desserte des pôles d'activités les plus denses doit être également imaginée et en cohérence avec ce dispositif (Marseille-Est étang de Berre, Marseille et Aix-Les Milles, etc).

L'organisation des nœuds, dans ce dispositif, doit permettre d'optimiser les éventuels échanges modaux : TER car, TER-Véhicule Personnel, etc. Certains types de nœuds méritent une attention particulière comme par exemple les parcs relais, envisagés d'ores et déjà dans le CPER afin de réduire les embouteillages périurbains. Les connexions avec le TER ou le LER doivent être immédiates ; les conditions d'une éventuelle attente de l'utilisateur doivent être imaginées pour que le système garde toute son attractivité. L'information de l'utilisateur doit le conforter dans son choix d'utilisation des transports collectifs.

L'organisation des rabattements s'inscrit dans cet objectif et permet de matérialiser la volonté d'offrir aux usagers un système de transport bien connecté. Ainsi, il est fixé un objectif de temps d'attente ne dépassant pas les 10 minutes en correspondance au niveau des gares de Marseille, Nice, Toulon, Avignon et Cannes dans un premier temps. Ce principe sera appliqué dans un deuxième temps aux gares d'Aix-en-Provence, Miramas, Pertuis, Vintimille, Toulon-Nord, Gap et Digne (Château-Arnoux). Pour Vintimille, il s'agit en fait de la mise en place de services continus avec la Région Ligurie (projet LI RI CA), sans changement de train à Vintimille.

Les dessertes TER proposées sont regroupées dans un tableau. Les graphiques ajoutés permettent d'évaluer l'apport au travers de différentes intensités de services dans l'offre maximale.

Ainsi par exemple, sur l'axe Toulon-Hyères, en situation actuelle, il circule 14 trains par jour (soit une fréquence supérieure à 1 train toutes les 2h sur la journée). En situation « au fil de l'eau », cette fréquence est stable. Avec une offre de service S1, le nombre de trains passe à 40 (soit une fréquence d'environ 45 min sur la journée) et à 120 en offre de service S2. Le diagramme permet de décomposer l'impact des différents scénarios sur le nombre de trains dans l'hypothèse du scénario le plus volontariste. Ainsi, la partie orange correspondant à l'apport de S2 qui représente les 2/3 de l'offre finale. Le niveau de service S2 propose donc une amélioration très importante sur cet axe et permet de passer d'une desserte peu attractive (horloge indiquant une fréquence supérieure à une heure) à une desserte de type cadencée au quart d'heure (horloge de droite). Les horloges blanches correspondent à des dessertes n'existant pas à l'heure actuelle.

Tableau 1 : Evolution de l'offre TER

		ACTUEL		S0		S1		S2		Fréquence actuelle	Evolution du nombre de trains décomposée par scénarios	Fréquence S2
Offre par Axe		NB de trains	Fréquence	NB de trains	Fréquence	NB de trains	Fréquence	NB de trains	Fréquence			
Marseille Vintimille	Marseille Aubagne	58	0:31	180	0:10	180	0:10	270	0:06			
	Aubagne Toulon	64	0:28	90	0:20	90	0:20	150	0:12			
	Toulon Hyères	14	2:08	14	2:08	40	0:45	120	0:15			
	Toulon Les Arcs	24	1:15	24	1:15	30	1:00	60	0:30			
	Les Arcs Cannes	36	0:50	36	0:50	36	0:50	60	0:30			
	Cannes Grasse	0	-	30	1:00	30	1:00	120	0:15			
	Cannes Antibes	75	0:24	120	0:15	120	0:15	180	0:10			
	Antibes Nice	75	0:24	120	0:15	120	0:15	180	0:10			
	Nice Vintimille	64	0:28	64	0:28	105	0:17	180	0:10			
Nice Breil	Nice L'escarène	26	1:09	26	1:09	30	1:00	90	0:20			
	L'escarène Breil	12	2:30	12	2:30	20	1:30	30	1:00			
Marseille Gap	Marseille Aix	47	0:38	90	0:20	90	0:20	190	0:09			
	Marseille St Antoine	0	-	90	0:20	90	0:20	190	0:09			
	Aix Pertuis	9	3:20	9	3:20	30	1:00	30	1:00			
	Aix Manosque	10	3:00	10	3:00	30	1:00	30	1:00			
	Manosque Gap	8	3:45	8	3:45	14	2:08	14	2:08			
	Gap Valence	6	5:00	6	5:00	10	3:00	10	3:00			
	Gap Briançon	14	2:08	14	2:08	30	1:00	30	1:00			
Marseille Orange	Marseille Miramas	44	0:40	44	0:40	90	0:20	120	0:15			
	Marseille Martigues	26	1:09	26	1:09	90	0:20	120	0:15			
	Miramas Avignon (Salon)	18	1:40	18	1:40	30	1:00	60	0:30			
	Cavaillon Avignon	26	1:09	26	1:09	40	0:45	90	0:20			
	Miramas Avignon (Aries)	28	1:04	28	1:04	40	0:45	60	0:30			
	Avignon Orange	38	0:47	38	0:47	50	0:36	90	0:20			
CFP	Nice Digne (CFP)	10	3:00	10	3:00	20	1:30	30	1:00			
	Nice Plan du Var (CFP)	10	3:00	10	3:00	20	1:30	30	1:00			
	Nice Colomars (CFP)	50	0:36	60	0:30	60	0:30	60	0:30			
Réouverture	Carnoules Gardanne	0	-	30	1:00	30	1:00	30	1:00			
	Carpentras Avignon	0	-	30	1:00	30	1:00	30	1:00			
	Cavaillon Pertuis	0	-	30	1:00	30	1:00	30	1:00			
	Aix Rognac	0	-	30	1:00	30	1:00	30	1:00			

4.1.2 les actions destinées à améliorer la desserte des aéroports

Un certain nombre d'actions sont à mettre en œuvre afin de favoriser les connexions air/fret. Afin d'éviter la saturation des capacités d'accueil des aéroports de Marseille et Nice et favoriser le maillage des plateformes, il conviendra notamment d'améliorer la desserte ferroviaire des aéroports et de lancer des réflexions sur le développement et la complémentarité de plateformes aéroportuaires moyennes telles que Toulon Hyères, qui développe une politique de desserte complémentaire de l'offre de Nice et de Marseille.

4.1.3 Les opérations d'infrastructures et d'aménagement

a) la modernisation du Val de Durance

La modernisation de la desserte ferrée dans le val de Durance constitue une priorité au regard de l'objectif de désenclavement du secteur de montagne et des enjeux qui se dessinent le long de cet axe majeur, de manière à prendre en compte des dynamiques émergentes : métropolisation déjà à l'œuvre et qui va être renforcée par l'impact d'ITER sur le territoire de la moyenne Durance.

b) l'Ouest des Bouches du Rhône

Il s'agit de répondre au besoin d'amélioration de la desserte de l'ouest des Bouches du Rhône, tant pour le trafic voyageurs, qu'en termes de développement économique du site industrialo-portuaire dans son ensemble, en améliorant les interconnexions entre la LGV Méditerranée et le réseau classique. Les enjeux de développement, dont ce territoire Ouest est porteur, sont déterminants pour l'économie régionale ; mais les capacités de développement de ce grand territoire sont tributaires des conditions de desserte et d'accessibilité.

c) CFAL (Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) et l'Arc Méditerranéen (Nîmes-Espagne)

L'aménagement des principaux goulots d'étranglement du réseau ferroviaire en dehors de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est une « condition sine qua non » de la réussite de toute politique volontariste. Il s'agit donc avant tout de construire et aménager le CFAL et de concrétiser l'arc méditerranéen en développant l'axe Nîmes – Montpellier – Espagne.

d) Connexion fret ferroviaire du Languedoc Roussillon à Marseille via Arles (S2)

Cette mesure vise à un ré-aménagement d'une ligne ferroviaire dédiée au fret afin d'éviter les « points noirs » par le contournement de Nîmes-Montpellier. Ceci ouvre l'opportunité de créer une liaison directe entre le Languedoc Roussillon, l'Espagne et la région marseillaise. S'agissant d'une ligne dédiée fret, il sera envisageable de réduire le standard d'aménagement (comme par exemple l'ouverture, la réservation d'une voie avec suffisamment de possibilités de croisement des trains). Une telle ligne offre une capacité de 80 mouvements journaliers les deux sens confondus, ce qui constitue une grande partie du total des mouvements fret sur l'axe languedocien actuel. Il est évident que cette mesure a un impact d'autant plus important que l'aménagement de la liaison ferroviaire Perpignan – Barcelone en écartement standard de l'Unité Intermodale de Connexion est réalisé.

4.1.4 Les actions portant sur le transport combiné

a) Plates-formes de Transport Combiné

Le scénario de référence intègre déjà les 4 projets de grandes plates-formes dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Avignon-Champfleury, Marseille-Canet, «CLESUD» à Miramas, «ORIOUS» à Cavaillon). Le transport combiné est un phénomène de massification et implique un potentiel suffisant de massification des flux pour être économiquement rentable.

En conséquence, dans l'état actuel, la création d'autres grandes plates-formes de Transport Combiné en Provence-Alpes-Côte d'Azur serait contre-productive et réduirait fortement le potentiel de massification du système de transport combiné régional. En conclusion, il est proposé de ne pas prendre l'option de densifier ces plates-formes dans la région à moyen terme.

b) Autoroutes ferroviaires

Les services d'Autoroutes Ferroviaires ciblent le transfert du trafic routier de longue distance généré par la région, ou transitant par la région. Un train d'Autoroute Ferroviaire peut transporter 30 camions, donc, dans l'hypothèse d'un cadencement de 6 allers-retours par jour, la capacité journalière maximale d'une liaison d'Autoroute Ferroviaire est de 360 camions (deux sens confondus). Dans l'hypothèse où les trains d'Autoroute ferroviaire circuleraient tous les jours (les camions en pré et post-acheminement aux Autoroutes Ferroviaires sont exclus de l'interdiction de circuler les dimanches), la capacité maximale annuelle d'une liaison d'Autoroute Ferroviaire serait de l'ordre de 100 000 camions.

L'évaluation des atouts et faiblesses d'une liaison d'Autoroute Ferroviaire incitent à lancer des études de marché et des évaluations socio-économiques approfondies. Néanmoins, dans l'étape du diagnostic prospectif, une prévision des grands flux générés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi qu'une « image » des itinéraires des flux transitant par la région ont été évaluées. Sur cette base, les liaisons d'autoroutes ferroviaires suivantes peuvent être proposées : Provence-Alpes-Côte d'Azur – Ile de France, Allemagne du Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc Roussillon,

Ces deux relations peuvent être complétées par une liaison reliant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec l'Italie via Vintimille et/ou via le Montgenèvre. Le Port Autonome de Marseille pourrait être impliqué dans ce système d'Autoroute Ferroviaire.

c) Réseau des plates-formes satellites

A l'inverse des grandes plates-formes de Transport Combiné, il convient de réfléchir à la mise en place de plates-formes «satellites». Ces « satellites » sont des plates-formes de petite taille, avec des moyens de transbordement peu coûteux (grues autonomes), qui gèrent des volumes peu massifiés, quoique suffisants pour -par exemple- un train par jour représentant en équivalent PL, environ 30 camions.

Normalement ces plates-formes nécessitent un client clé, qui seul garantit 60 à 80 % de l'utilisation de capacité. Ces plates-formes sont liées aux grandes plates-formes de la région.

Le chantier de Transport Combiné à Grenoble donne un exemple du fonctionnement d'une plate-forme « satellite ». Il est utilisé en principe par deux clients : une entreprise chimique et une entreprise de production des machines agricoles. Ces deux clients affrètent chaque jour un train (aller-retour), qui sera acheminé de/vers le chantier de Lyon-Vénissieux. (« satellite » de Lyon-Vénissieux), où les wagons sont distribués sur les différents trains quittant Vénissieux.

L'offre du Transport Combiné à Grenoble est ciblée autour des besoins des deux clients. La plate-forme est ainsi munie de tous les équipements nécessaires pour accueillir des conteneurs de matériaux dangereux.

Il est possible de créer plusieurs plates-formes satellites aux alentours des agglomérations de taille moyenne (Nice, Toulon, Aix en Provence). D'autres plates-formes sont possibles afin, par exemple, de desservir des entreprises produisant des volumes suffisamment importants quantitativement à condition que la chaîne logistique via les plates-formes satellites soit économiquement rentable.

4.2 Les actions spécifiques relatives au transport maritime

Parallèlement, et là où c'est envisageable, la mise en œuvre de nouveaux systèmes de desserte par service maritime sera évaluée en terme d'impact ; comme par exemple, les navettes desservant les zones de Marseille-Toulon, d'une part, et Cannes-Nice-Monaco-Menton, d'autre part. Ce réseau « parallèle » permet de désengorger les axes littoraux les plus sollicités.

Enfin, le réseau de base comprend des dessertes améliorées vers les régions voisines : Marseille-Arles-Nîmes-Montpellier, Avignon-Montpellier, Veynes-Valence et Veynes-Grenoble, Nice-Italie et Briançon-Turin.

4.2.1 *Incitations aux autoroutes maritimes*

Les autoroutes maritimes entre l'Espagne et l'Italie sont un moyen approprié de délester la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du trafic routier en transit, sous réserve que l'offre soit compétitive en terme de temps de trajet et de prix d'acheminement. En se basant sur l'exemple des bateaux ferries de la mer baltique, où la capacité d'un bateau est de 150 camions, il est estimé - sous l'hypothèse d'un taux d'utilisation de 67 % - qu'un bateau porte environ 100 unités (semi-remorques et poids lourds) par départ.

Avec 6 départs cadencés par jour et par sens, un transfert de 600 camions par sens serait envisageable.

4.2.2 *Amélioration de l'accessibilité routière, ferroviaire et fluviale des ports maritimes et amélioration des ruptures de charge*

Cette mesure vise à un aménagement de l'accessibilité routière, ferroviaire et fluviale aux ports maritimes de Marseille. Il s'agit de mesures relatives aux infrastructures ainsi que de mesures organisationnelles (accessibilité sans temps d'attente, amélioration des ruptures de charge).

4.2.3 Lignes fluvio-maritimes

Le transport fluvio-maritime avec des bateaux appropriés pour la voie d'eau ainsi que pour le trajet maritime est un moyen de délester le couloir rhodanien des transports routiers notamment entre la région Rhône-Alpes et les ports de Marseille. Il existe déjà des lignes entre le port Edouard Herriot à Lyon et plusieurs destinations en Europe. Par exemple, un bateau fluvio-maritime est capable de porter environ 80 EVP (Equivalent Vingt Pieds) en transport combiné, donc un transfert de 30 à 40 poids lourds par départ en fonction de la mixité des conteneurs de 20 et 40 pieds.

En intégrant des nouvelles lignes fluvio-maritimes entre la région Rhône-Alpes et l'Espagne et l'Italie (1 départ tous les deux jours), l'impact sur le trafic routier peut être estimé à environ 40 PL de moins dans le couloir rhodanien.

4.3 Les actions sur le transport routier et autoroutier

Même si ces actions ne s'inscrivent pas dans le futur Contrat de Projets, elles participent à l'amélioration des communications et au développement de du territoire régional et font à ce titre partie du schéma régional des transports.

a) Les projets autoroutiers

La région PACA fait partie des 3 régions les plus concernées par des projets autoroutiers actés par le CIADT de décembre 2003 (avec les régions Rhône-Alpes et Aquitaine). Parmi les projets autoroutiers, on note :

- des projets destinés à améliorer les itinéraires régionaux : l'A51 Gap-Grenoble, le barreau autoroutier de Digne (22 km), l'élargissement de l'A8, de l'A54, de l'A585 raccordant Digne à l'A51, la réalisation de l'A56, la liaison Cadarache Saint Maximin, (33 à 35 km) ;
- des projets destinés à résoudre les problèmes de circulation en agglomération : le contournement autoroutier d'Arles (A54), de Nice, d'Aix et celui de Port de Bouc (A55), le second tube de Toulon.

b) Les Restrictions de l'accès aux centres villes pour les PL

Il est possible de limiter l'accès des centres-villes aux camions respectant une taille maximum autorisée.

c) Accès aux centres urbanisés uniquement pour des utilitaires non polluants (électrique, ...)

Il existe différentes études sur l'utilisation des véhicules de livraison non polluants. Actuellement, différentes techniques : électriques, gaz, pile combustible, hybrides, ... sont à l'essai. Le coût de ces véhicules reste, à l'heure actuelle, élevé par rapport aux véhicules de type

standard. Il est possible d'envisager que les agglomérations subventionnent, voire achètent ce type de véhicules non polluants et les mettent à la disposition des acteurs logistiques.

d) Création des pôles logistiques autour des grandes agglomérations

Les grandes agglomérations souffrent d'un trafic Poids Lourds important dans les centres fortement urbanisés. La création de pôles logistiques autour des grandes villes pourrait changer cette situation. L'idée générale est de transporter les marchandises par voie ferrée, fluviale ou avec des poids lourds de grande taille jusqu'aux centres logistiques, où elles sont regroupées et ensuite livrées dans les centres-villes à l'aide de petits camions de type utilitaire (la collecte et le regroupement des marchandises s'effectuent de manière similaire dans le sens inverse). Cette mesure concourt également à constituer un potentiel de massification de/vers ces centres logistiques intéressants pour le fer, notamment le Transport Combiné.

Cette idée des centres de transport de marchandises a fait l'objet d'âpres débats au cours des deux dernières décennies. Les expériences en la matière conduisent à mettre l'accent sur différents points à prendre en compte :

- les coûts élevés des ruptures de charges ;
- le refus des transporteurs routiers de collaborer avec leurs concurrents ;
- le fait qu'une grande partie des livraisons en ville échappent à un tel système logistique, soit parce qu'il s'agit de très petits lots (paquets), soit parce que les grandes chaînes de distribution ont créé leur propre réseau logistique adapté à leurs besoins.

Néanmoins, cette mesure ne peut être un succès que si les agglomérations conduisent des mesures d'incitation auprès des acteurs logistiques pour qu'ils rejoignent un tel système, et que ces derniers y trouvent un avantage par rapport à la situation actuelle.

e) Des actions complémentaires doivent être envisagées en faveur du co-voiturage (mesures susceptibles de réduire le nombre de véhicules présents sur la voirie), du développement des pistes cyclables et de l'usage des deux roues (réseau « vert », systèmes de location de 2 roues dans les gares, dans les parcs relais) et des cheminements piétonniers. Par ailleurs, toute réduction de l'usage de la voirie par la voiture doit pouvoir bénéficier directement aux transports en commun : réduction de l'emprise banalisée au profit de la création de voies réservées pour les transports en commun, création de voies spécifiques sur les axes importants.

4.4 Les opérations structurantes d'envergure nationale et internationale

4.4.1 *Le tunnel du Montgenèvre*

Le tunnel sous le Montgenèvre, en combinaison avec l'aménagement d'une ligne ferroviaire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers la région de Turin, est une mesure majeure en terme d'infrastructure. La création d'une telle ligne ouvre l'opportunité de transférer une partie des flux routiers entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogne et le Piémont en Italie. Dans le même temps, la mise en place d'une autoroute ferroviaire générerait un trafic routier important sur les axes d'accès à la plate-forme en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La liaison via le Montgenèvre peut servir pour des trains fret conventionnels en plus d'une utilisation pour l'Autoroute Ferroviaire. Ceci apporterait une augmentation de la capacité sur les axes ferroviaires fortement encombrés du couloir rhodanien et autour du nœud lyonnais.

Ce projet qui consiste à relier la ligne Marseille-Briançon au réseau ferré italien a plusieurs objectifs :

- acheminer par ferroulage le trafic poids lourds entre le sud de la France, la péninsule ibérique, le nord de l'Italie et l'Europe de l'Est à partir des plates-formes multimodales situées côté français ;
- relier le département des Hautes Alpes et en particulier les villes de Gap et Briançon au réseau TGV via le tunnel sous le Montgenèvre et la ligne nouvelle Lyon-Turin ;
- favoriser le développement du transport combiné en améliorant la desserte ferroviaire du port de Marseille.

Les conclusions des études conduites pour recenser les potentiels de trafic, les contraintes techniques et environnementales et les différents tracés envisageables renvoient à la nécessaire mise à niveau des accès côté français et notamment de l'amélioration de la ligne du Val de Durance (modernisation de la signalisation, investissements de capacité et électrification de la ligne). Par ailleurs, des études multimodales d'orientation portant sur les solutions ferroviaires, routières et mixtes ont été conduites et font apparaître un potentiel ferroviaire de 2.2 millions de tonnes pour le fret classique, 900 000 tonnes pour « l'autoroute ferroviaire » à l'horizon 2020 et un potentiel de 900 voyageurs par jour, hors relations Alpes du Sud/Nord de la France.

4.4.2 *La LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur*

Les principaux enjeux (régionaux, nationaux, européens et euroméditerranéens) de ce projet sont les suivants :

- relier Nice, la Côte d'Azur et le département du Var au réseau à grande vitesse ;
- améliorer considérablement les relations entre les villes du Sud de la région et en premier lieu Marseille, Nice, Toulon et Avignon sur des axes où les infrastructures routières sont déjà saturées à certaines périodes de l'année ;
- constituer un des maillons essentiels de la liaison à grande vitesse reliant entre elles les grandes métropoles de l'arc méditerranéen et de l'axe grand sud (Barcelone, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, Gênes ainsi que Toulouse et Bordeaux).

La réalisation de la LGV PACA placera la gare d'Avignon TGV dans une situation de nœud ferroviaire. Une politique d'accompagnement est à envisager afin d'anticiper les besoins des voyageurs en terme de services, d'accueil d'entreprises, de centres d'affaires ...

La réalisation de ce projet concomitante à la réalisation du réseau à grande vitesse italien permettra d'améliorer considérablement les relations entre Marseille, Toulon, Nice et Avignon d'une part et Milan, Turin et Gênes d'autre part. Elle aura également pour effet de positionner le rail sur ce qui est le plus gros marché aérien domestique.

Compte tenu des enjeux euroméditerranéens de ce projet, il est envisagé d'entreprendre des études sur la problématique des relations à grande vitesse sur l'arc Barcelone-Gênes et au-delà vers Milan.

Parallèlement à ce projet, la région conduit une politique de développement des transports ferroviaires régionaux et souhaite l'élargir au-delà des frontières, en partenariat avec les régions italiennes voisines.

4.4.3 Le projet LI RI CA

La Région est chef de file sur ce projet, développé avec la région Ligurie. Les deux objectifs principaux de ce projet sont :

- la mise en place d'un système informatisé de recherche d'itinéraires par transports collectifs entre Cannes et Albenga, facilitant ainsi les déplacements intermodaux entre les deux pays ;
- la réalisation d'une étude portant sur les conditions (économiques, juridiques techniques et financières) dans lesquelles une offre de relations ferroviaires transfrontalières pourrait être mise en place entre Cannes et Albenga évitant ainsi la rupture de charge actuelle à Vintimille.

4.4.4 Le projet ARCOMED

Ce projet part du constat selon lequel les différents projets de lignes nouvelles sur l'arc méditerranée entre Gênes et Barcelone sont présentés essentiellement selon une logique nord-sud alors qu'en les considérant dans leur ensemble, il est possible de développer des synergies entre eux selon une logique est-ouest sur l'arc méditerranéen.

Le projet vise ainsi à mettre en cohérence les données des différents projets, analyser les effets réseau et promouvoir le concept d'arc méditerranéen.

4.5 Les actions destinées à simplifier la « vie » de l'utilisateur

Trois grands types d'action sont préconisés ici :

- la mise en œuvre d'un système d'information global multimodal ;
- la mise en œuvre d'une tarification et billettique intégrées ;
- les mesures destinées à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

4.5.1 *La mise en œuvre d'un système d'information global multimodal*

Le système d'information, comme dans la plupart des régions, ne répond pas aux critères de qualité attendue, tant par les usagers «quotidiens» que par les usagers «occasionnels» (en particulier les touristes ou les personnes se déplaçant pour motif professionnel). Pourtant, les technologies de l'information, supports potentiels pour une information de qualité dans les transports, évoluent et progressent rapidement. Il convient donc d'orienter la stratégie d'information relative aux transports vers des instruments novateurs, fiables et rapides d'accès : écrans, portables, utilisation du visuel et de l'image, ...

Le système d'information multimodal doit s'adresser non seulement aux habitants de la région mais également aux personnes venant de l'extérieur (touristes, hommes et femmes d'affaires, visiteurs occasionnels). Le système multimodal doit être conçu pour favoriser les chaînes de déplacement comportant plusieurs segments modaux éventuels :

- la personne qui utilise sa voiture, la laisse à un parc-relais, et utilise les Transports en Commun pour rejoindre le centre-ville ;
- la personne qui arrive par avion ou par TGV et qui souhaite disposer d'un mode collectif pour accéder à un centre d'affaires ;
- la personne qui souhaite organiser à l'avance son déplacement depuis un lieu extérieur à la région ou depuis l'étranger.

Le système doit favoriser l'information en temps réel. Il doit permettre à l'utilisateur qui se déplace de pouvoir trouver en tout lieu et à tout moment le mode le plus adapté à ses exigences, en lui proposant plusieurs alternatives. Un dispositif de type «ville à ville», proposant l'ensemble des modes existants pour réaliser un déplacement et permettant une comparaison en temps et en coût de déplacement, constitue aujourd'hui un «standard» qu'il convient de généraliser sur la région en utilisant l'ensemble des moyens de diffusion actuellement sur le marché (réseau Internet, mobiles, etc.).

Il doit également tenir compte des dispositifs d'ores et déjà expérimentés par certaines collectivités. Enfin, un tel système doit être «territorial», c'est-à-dire proposer les liens utiles vers les autres sites ou serveurs fournissant des informations concernant les lieux administratifs, les spectacles en cours et les lieux « stratégiques » de la ville (hôpital, etc).

L'un des axes stratégiques du schéma consiste, dès lors, à concevoir un tel système, dont l'impact sur la fréquentation des Transports en Commun et sur le temps gagné par l'utilisateur peut être estimé, à partir d'expériences réalisées dans d'autres régions.

4.5.2 *La mise en œuvre d'une tarification et billettique intégrées*

Les efforts à proposer dans le domaine de la tarification visent à la fois à simplifier l'usage des transports publics, à les rendre plus «crédibles» aux yeux de l'utilisateur (uniformisation tarifaire pour des trajets de longueur équivalente) et surtout plus attractifs. Là encore, certains départements, en collaboration avec d'autres autorités organisatrices locales, ont mis en œuvre plusieurs expériences dont il convient de s'inspirer.

L'effort de la région dans ce domaine peut s'articuler autour de 3 ou 4 axes distincts :

- une harmonisation systématique des tarifs entre TER-LER et autres moyens de transport pour des distances équivalentes ;
- le développement de tarifications combinant 2 ou plusieurs modes dans un même déplacement (par exemple, l'intégration dans le prix d'un trajet TER d'un – ou plusieurs – billet(s) de métro ou de tramway est de nature à inciter l'utilisateur à utiliser les Transports en Commun) ;
- une simplification, à terme, de la tarification, s'inspirant de systèmes du type « carte orange », mais étendus à l'ensemble de la région, voire de cartes pour les visiteurs ou les touristes (carte « transrégion ») ;
- une billettique moderne et facile d'utilisation (type badge détectable à distance...) supprimant le mode de paiement traditionnel au profit d'un mode plus convivial et plus fiable.

4.5.3 *Les mesures destinées à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite*

Les personnes à mobilité réduite (ou à besoins spécifiques) doivent, aujourd'hui, soit renoncer à se déplacer soit le faire mais dans des conditions difficiles, voire dangereuses. Dans le cadre du schéma des transports, les efforts en faveur de ces personnes porteront sur les principales actions suivantes :

- sur le matériel, ainsi que sur les ruptures de charge (correspondances, arrivées en station, départs) ;
- sur l'information (notamment pour les personnes malvoyantes, ou malentendantes) ;
- sur l'organisation des réseaux, et notamment de services spéciaux (navettes notamment) ;
- sur l'équipement des gares.

Le schéma régional est l'occasion de produire l'ébauche d'un véritable cahier des charges pour le transport des Personnes à Mobilité Réduite et des Personnes à Besoins Spécifiques. Les recommandations édictées par les organismes spécialisés seront privilégiées, la Région ayant elle-même déjà largement investi dans ce domaine.

La loi du 11/02/2005 fait par ailleurs obligation aux Régions d'élaborer un schéma directeur régional d'accessibilité des services de transport dans un délai de trois ans. La Région envisage l'aménagement progressif de 140 gares et points d'arrêt dans le cadre du schéma régional d'accessibilité. Cela concerne à la fois le bâtiment voyageur, les installations ferroviaires, le parvis, les quais, les passerelles, les souterrains,...

4.6 Les actions relatives à l'amélioration du partenariat et de la concertation entre les opérateurs et acteurs du territoire

Ce troisième axe stratégique concerne un certain nombre d'actions qu'il sera difficile de « modéliser » en vue d'en évaluer l'impact. Mais, il est cependant exclu de ne pas les évoquer en tant que telles dans le schéma, dans la mesure où le succès des opérations des 2 axes précédents en dépend assez largement.

Concernant le système partenarial Région - Autres Autorités Organisatrices de Transport (et notamment départements), le schéma est l'occasion d'une mise en cohérence d'un ensemble d'actions engagées.

La décentralisation a pu être considérée par certains acteurs comme un problème dans la mesure où existe un émiettement des compétences, des situations de concurrence et une absence de coordination entre les différents réseaux. La phase de concertation à engager dans le cadre de ce schéma vise précisément à amorcer un processus destiné à recueillir un consensus et à pérenniser un mode de fonctionnement institutionnel.

La région doit également pouvoir renforcer ses liens, dans le domaine des transports, avec ses partenaires socioprofessionnels, et en particulier avec les chefs d'entreprise, en vue de chercher à promouvoir ou développer les Plans de Déplacements Entreprises.

La région doit pouvoir être plus à l'écoute des usagers, en mettant sur pied un système de recueil des opinions, des avis, des remarques, en vue d'améliorer en permanence ses transports ; sorte de « panel » d'usagers, sollicité en permanence.

Il est recommandé de créer un Observatoire de la Mobilité, qui permettra entre autres un suivi efficace de l'avancement du schéma, une observation permanente de l'adaptation de l'offre à la demande et un suivi d'expériences porteuses.

Au plan institutionnel, plusieurs acteurs interrogés dans le cadre du diagnostic ont évoqué la pertinence de la création d'un Syndicat Mixte qui permettrait de faciliter la réalisation d'actions ou d'opérations rassemblant diverses maîtrises d'ouvrage. Cette possibilité est à étudier. Parallèlement, au plan technique, une entité spécifique, sorte de collège d'experts en transports, qui, fort des informations recueillies grâce au panel et à l'observatoire, pourrait être un outil d'aide à la décision.

RECAPITULATIF DES PROJETS PROPOSES PAR LA REGION DANS LE CADRE PSR

LES PROJETS D'INTEGRATION DE LA REGION DANS LES ARCS MEDITERRANEENS ET LATINS

- études de prolongement de la ligne TGV méditerranée
- tunnel ferroviaire sous le mont Genève
- projet LI RI CA
- amélioration des relations ferroviaires entre Turin/Cuneo et Nice, la riviera française et la riviera ponente
- projet ARCOMED
- plan Rhône

LE DEVELOPPEMENT DES DESSERTES METROPOLITAINES

- ligne Aix-Marseille (2eme phase)
- desserte de l'aéroport de Marseille Provence
- Marseille-Aubagne
- Intensification de la desserte Cannes-Grasse
- Equipements de capacité pour accroître l'offre ferroviaire Nice-Vintimille
- Achèvement première phase Cannes Nice
- Cannes Nice (deuxième phase)
- La Pauline Hyères
- Desserte de l'aéroport de Toulon Hyères
- Accessibilité gare d'Avignon et liaison entre Avignon centre et Avignon TGV

RECAPITULATIF DES PROJETS PROPOSES PAR LA REGION DANS LE CADRE PSR

L'AMENAGEMENT DES DESSERTES FERROVIAIRES DES TERRITOIRES DE MONTAGNE

- Modernisation et augmentation de la capacité de la ligne Nice Breil,
- Ligne Nice Digne
- Réouverture de la ligne Digne Saint Auban

REOUVERTURE DE DESSERTES LOCALES

- Raccordement liaison inter gares d'Avignon
- Avignon-Carpentras
- Carnoules Gardanne (première phase Gardanne Trets)
- Cavaillon Pertuis
- Virgule d'Avignon
- Réouverture Aix Rognac
- Etudes réouverture Aubagne Valdonne

LE DEVELOPPEMENT DES PORTS ET PLATEFORMES LOGISTIQUES

- Projet FOS 2XL
- Projet Distrimar
- Chantiers combines
- Ports et plateformes logistiques

RECAPITULATIF DES PROJETS PROPOSES PAR LA REGION DANS LE CADRE PSR

LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORT

- Développement des pôles d'échanges (Nice Saint Augustin, Vitrolles les Aymards, la Garde, la Seyne, Plan de campagne),
- Mise en place d'une nouvelle billettique et de tarifs combinés train+ bus/métro/tram
- Enquêtes ménages
- Développement du cabotage maritime
- Les autoroutes de la mer
- Réseau de port fluvial sur le bas Rhône (Fos, Arles, Bollène, Avignon...) et ligne fluvial
- Expérimentations modes doux de transport (véloroutes et voies vertes, services urbains mobilité réduite, marchons vers l'école)

CONCLUSION

Les transports sont une priorité forte des politiques d'aménagement et d'urbanisme. Mais c'est aussi un enjeu environnemental. L'analyse de la situation régionale démontre l'importance des mesures et efforts à fournir afin d'accompagner le développement durable de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Depuis plusieurs années, la Région a développé une politique soutenue en vue de promouvoir les transports ferroviaires régionaux. Par ailleurs, la Région s'est engagée en faveur de la multimodalité afin de développer l'utilisation des transports collectifs et entend se doter d'un schéma des véloroutes et voies vertes en cohérence avec les schémas directeurs départementaux en matière de tourisme et d'infrastructures routières.

L'approche volontariste de la Région permet d'envisager des solutions afin de remédier aux problèmes de saturation, d'accessibilité et d'équilibre modal, de pollution atmosphérique par l'ozone et permet de proposer un système de transport en commun compétitif au niveau régional.

Cette approche très volontariste permet de s'inscrire dans une logique de développement durable sur plusieurs critères :

- un développement du territoire plus équitable en assurant une desserte en transport en commun continue sur l'ensemble de la région notamment le haut pays ;
- une attractivité économique accrue grâce à un système de transport connecté et performant et des conditions de circulation véritablement améliorées dans les agglomérations ;
- un meilleur respect de l'environnement avec une réduction importante des nuisances dues aux poids lourds et aux véhicules légers notamment en ville.

Le succès des mesures proposées est intimement lié à

- l'évolution de l'urbanisation et du mode « d'habiter »,
- la modification des comportements des habitants en terme de mobilité,
- la motivation de chacun de participer au projet proposé pour valoriser le cadre de vie,
- l'information diffusée sur ces questions.