

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 43



JUILLET 2006

COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

Des métropoles au coeur des enjeux de transport dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen

La métropole est composée de 8 EPCI rassemblés dans le cadre de l'appel à projets métropolitain.

Cette métropole partage avec l'État les mêmes inquiétudes concernant la saturation du couloir rhodanien, et le caractère non durable du tout-routier.

Le couloir rhodanien constitue, outre le principal corridor multimodal nord-sud en Europe (25% du transport de fret français), le corridor de développement naturel pour la métropole et le port de Marseille-Fos et sa principale porte d'entrée en Europe, tandis que l'arc languedocien commande son accès au Sud-Ouest et à l'Espagne.

Cette métropole euro-méditerranéenne de 2 millions d'habitants située au cœur du carrefour Rhône-Méditerranée constitue, en aval d'Orange, la composante centrale de l'espace du débat.

La métropole constitue un pôle logistique, technologique et tertiaire majeur et qui se mobilise pour devenir une métropole pivot de l'arc méditerranéen.

Communauté d'Agglomération
Agglopoie Provence
Communauté d'Agglomération Arles
Crau Camargue Montagnette
Communauté de Communes de
l'Etoile Merlançon
Communauté d'Agglomération
Garlaban Huveaune Sainte baume
Communauté Urbaine Marseille
Provence Métropole
Communauté d'Agglomération
Ouest Etang de Berre
Syndicat d'Agglomération
Nouvelle Ouest Provence
Communauté d'Agglomération
du Pays d'Aix

CONTACT

Agence d'urbanisme de
l'agglomération marseillaise
hôtel Le Louvre et Paix,
49, la canebière BP 41858
1322 MARSEILLE Cedex 01

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



La nécessité d'un champ d'analyse des enjeux plus large que le simple corridor A7/A9

La vallée du Rhône et l'arc languedocien sont marqués par une saturation croissante des autoroutes (A7-A9-A8) due aux pics de flux touristiques, au fret et aux problématiques de circulation locale au droit des aires urbaines.

La métropole regrette donc fortement la restriction du périmètre du débat à un espace vallée du Rhône et arc languedocien insuffisant et artificiel, nuisant à l'analyse du système de transport.

Ainsi, l'analyse des flux Nord/Sud montre qu'ils se structurent (à partir d'Orange) plutôt à l'avantage de la branche A7/A8 en flux totaux, et dans un rapport de 14000 camions pour A7-A8 contre 16000 sur l'A9, relativisant donc l'importance de l'arc languedocien (cf p.28 et 29 du dossier du débat public et étude du ministère des transports "la demande de transport en 2005").

le fret en provenance de PACA est plus important que celui venant d'Espagne.

Ce territoire ne se réduit pas à un échangeur de transit de A7 vers A9 ou éventuellement A8. L'arc est-ouest (A54-A8) est aussi une réalité, accueillant des flux Espagne/Italie considérables (12 millions de tonnes).

L'A8 et l'A7, l'A50, l'A51, l'A54 et l'A55 dans le périmètre de la métropole connaissent des niveaux de flux et de saturation également préoccupants.

La métropole demande donc que le débat public soit éclairé par la prise en compte de l'échelle permettant une approche cohérente du système de flux en jeu.

L' ENJEU EST-OUEST

L'espace du débat est amputé de sa branche provençale et azurélienne, et de sa dimension arc méditerranéen, enjeu fondamental, européen, national, métropolitain.

Cette dimension est structurante pour la métropole comme pour l'ensemble du grand Sud-Est.

Les dynamiques de métropolisation au sein de l'arc méditerranéen ne sont de fait pas prises en compte.

Ce cadre de débat contribue à renforcer la marginalisation et le contournement de la région PACA dans les schémas européens, notamment par une succession de projets avantageant les métropoles de Milan, Turin, Lyon et Barcelone (le corridor n°5).

L' ENJEU NORD-SUD

Faible prise en compte des enjeux et territoires au Nord de Lyon (vers l'Est et le Nord de la

France, Paris et l'Europe du Nord), bien qu'essentiels pour l'extension de l'hinterland

du 1^{er} port français et son environnement industriel.

Par ailleurs, et cela nous paraît fondamental, les alternatives à la saturation du couloir rhodanien en PACA en direction de l'Italie, que ce soit l' A51, le tunnel du Montgenèvre ou la LGV PACA sont insuffisamment prises en compte.

La liaison entre l'aire métropolitaine marseillaise et le Nord de l'Italie est

essentielle pour que la métropole puisse se rapprocher des grandes zones

économiques européennes.

Le système de transports : un enjeu économique et stratégique

> L'enjeu portuaire et de consolidation industrielle, notamment en perspective de l'implantation d'ITER, nécessite un périmètre d'analyse plus large, en lieu et place d'un regard décentré sur le couloir rhodanien, considérant le premier port de France comme générateur de trafic secondaire (ce qu'il n'est pas à nos yeux), mis

en concurrence avec un arc languedocien puissamment connecté avec les ports espagnols.

Alors que les containers constituent 80% de la valeur ajoutée du tonnage mondial, la Méditerranée regagne des marchés par rapport à l'Europe du Nord, grâce au développement des trafics venant d'Asie.

Dans le même temps Marseille-Fos voit sa situation se dégrader face aux ports espagnols et italiens.

Face à cette évolution le défi est de l'ordre de deux Fos 2XL lié à l'expression d'une volonté farouche de développer l'hinterland du port et le transport massifié dans le couloir rhodanien.

La fluidification, mais aussi l'équipement du couloir rhodanien est un véritable enjeu, dans une Europe dont le centre de gravité est aspiré vers l'Est, avec la constitution d'un puissant corridor nord-sud bénéficiaire d'investissements lourds entre Gênes et Rotterdam, et entre le Sud de la péninsule italienne et le Nord de l'Europe, de même que les projets ferroviaires en cours, entre le Sud de l'Espagne et Perpignan risquent également de contribuer à

la marginalisation de la métropole. L'accroche ferroviaire de Marseille-Fos au couloir rhodanien appelle la réalisation de segments limités d'infrastructures permettant de conforter le premier pôle industriel et portuaire de France. L'accent mis par l'État, en termes de marketing, sur la liaison Perpignan Luxembourg ne saurait valablement masquer cet enjeu. Il convient de souligner, qu'au-delà de la fonction portuaire, des fortes perspectives de

développement économique existent pour la métropole, au travers d'une part, du projet ITER et d'autre part de nouvelles dynamiques qui sont en œuvre au travers de ses 6 pôles de compétitivité qui impactent notre territoire (micro-électronique, énergies, optique-photonique, activités maritimes, risques naturels, traitement des maladies orphelines ou émergentes, et bientôt aéronautique).



L'importance des territoires métropolitains

La vision du système de transport dans cet espace semble minorer l'enjeu des déplacements au sein des territoires métropolitains,

qui ne sont pas que des territoires traversés par des flux de transit, mais aussi de véritables bassins de vie, générant, attirant ou

subissant des flux de déplacements internes et externes considérables.

L'IMPORTANCE DES FLUX DE PROXIMITÉ DANS LA SATURATION DU COULOIR RHODANIEN

Cette saturation augmente d'abord au droit des aires urbaines, particulièrement dans un carrefour Rhône-Méditerranée, qui pèse, entre Orange, Toulon et Sète, plus de 4 millions

d'habitants, et dont la structuration urbaine s'effectue aussi à partir des autoroutes. Il faut imaginer et mettre en œuvre des réponses ambitieuses en matière de report

modal pour les relations au sein et entre les différents pôles urbains du delta.

DES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS QUI S'ORGANISENT

La métropole doit peser dans ce débat sur la base de propositions. Par exemple par une meilleure structuration et une remise à niveau technique des voies ferrées, qui permettront de proposer une offre

de transport rapide et fiable, d'Aubagne à Marseille en direction de l'aéroport Marseille-Provence et de l'Ouest du département, mais aussi dans le sens nord-sud de Marseille à Aix, en direction du Val de Durance (ITER).

La difficulté de se déplacer, du fait de la saturation des routes, de l'insuffisance de l'offre TER, est un défi sur lequel l'État doit agir en priorité, afin de préparer le report modal des autoroutes vers les TER.

Les orientations à prendre par l'État

En conséquence, favoriser le report modal pour les marchandises comme pour les voyageurs est devenu une urgence, en

privilégiant, à l'instar des orientations du CIADT de 12/2003 les voies ferrées et fluviales. Une politique qui permet aussi

d'améliorer la compétitivité des territoires.

MARCHANDISES

L'amélioration des politiques de transport à court terme

> Maritime

Projet Fos 2XL et projets de terminaux fluviaux (darse 2, plate-forme des Tellines), reconfiguration du terminal de Mourepiane.

Fos 2XL engendre, selon les prévisions, un report modal important : fluvial de 3 à 10%, ferroviaire de 17 à 30%, routier de 80 à 60%, de 6 à 15 trains/jour.

Autoroutes de la mer : Reprise des études privilégiant la moyenne et longue distance et la mise en réseau de plusieurs ports.



> Ferroviaire

Développement du transport combiné : chantier rail-route de Grans-Miramas, augmentation de capacité sur le Canet et Mourepiane.

Inclusion dans le projet d'autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg de la connexion à la métropole (projet Fos-Milan et terminal roulier à Marseille).

Création de trains longs de fret (+ 1000 m).

Réalisation de voies longues à Miramas

(1200 m).

Optimisation des circulations des trains par une gestion plus efficace des sillons ferroviaires.

Conforter l'hinterland du port de Marseille.

> Fluvial

Amélioration des infrastructures et des équipements du port fluvial d'Arles, de l'exploitation, des technologies et de l'organisation du transport fluvial.

Augmentation du nombre de navettes ferroviaires et fluviales du PAM.

> Routier

Création d'un axe alternatif à la vallée du Rhône, autoroutier entre notre métropole et celle de Grenoble (A51).

Optimiser le fonctionnement autoroutier.



Les projets d'infrastructures nécessaires

> Couloir rhodanien

L'ACCÈS AU COULOIR RHODANIEN : Création du barreau ferré Arles- Montpellier.

> Entre Lyon et Marseille

FERROVIAIRE

Ligne rive droite entièrement dédiée au fret
Mise au gabarit des infrastructures.

FLUVIAL

Améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial : terminal à conteneurs du port Edouard Herriot.

ROUTIER

Liaison Fos-Salon (A56), contournement d'Arles, contournement de Port-de-Bouc et Fos (A55).

> Au-delà de Lyon

FERROVIAIRE

Optimisation du réseau avec la magistrale éco-fret, contournement ferroviaire de Lyon et de Dijon, TGV Rhin-Rhône.

FLUVIAL

Connexion au réseau fluvial européen : canal Rhin-Rhône ou Saône-Moselle.

> Vers l'Italie

Le projet Lyon-Turin constitue un investissement lourd pour le fret ferroviaire en Europe. Malgré son coût élevé et son dimensionnement, Il ne répond pas aux besoins et enjeux en termes de saturation et de fragilité du couloir rhodanien et demeurera insuffisant pour enrayer la progression du trafic routier à Vintimille.

Il convient donc de s'appuyer sur des axes alternatifs au couloir rhodanien, avec transfert

modal au profit du ferroviaire

Le projet du tunnel de Montgenèvre doit relier le val de Durance et la métropole à l'ensemble Turin-Milan par la percée d'un tunnel ferroviaire entre Briançon et Oulx (1,9 Milliard d'euros avec la modernisation de la ligne Aix-Briançon). Il permettrait le développement du combiné et du ferroutage entre la métropole et l'Italie, et à long terme, d'étendre l'hinterland du PAM, en drainant une part des flux Espagne-Italie.

La LGV PACA, libèrera des sillons pour le fret sur les voies existantes.. D'autres lignes pourraient être utilisées pour le fret (Gardanne-Carnoules).

> Vers l'ouest

Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

LES VOYAGEURS

> LGV PACA

Projet structurant pour le positionnement de la métropole, cette ligne est à intégrer dans le RTE-T pour construire l'arc méditerranéen de la grande vitesse entre l'Italie et l'Espagne avec bien sûr passage par Marseille et Toulon.

Suite au débat public, RFF va poursuivre les études liées à l'affinement du projet selon 3 familles de tracés, dont un scénario de référence : la LGV des métropoles.

> Routier

A51 et son prolongement vers Grenoble en passant à l'est de Gap ; A8 à 2x3 voies et contournement nord de Nice.

> À l'intérieur de la métropole et en connexion avec les territoires limitrophes,

Le développement d'un réseau express métropolitain performant et d'une offre performante de trains inter-cités au sein du delta et de l'arc méditerranéen.

Amélioration de la desserte du Val de

Durance par la mise en place d'un réseau performant de transports en commun entre Aix, Manosque et Sisteron dans la perspective de l'implantation d'ITER.

En cohérence avec les objectifs du débat, l'État devra s'engager dans un programme ambitieux de développement du REM : troisième voie Marseille Aubagne, doublement Marseille-Aix, accessibilité des gares TGV, desserte ferroviaire de l'aéroport, pôles d'échanges de transports ferrés et routiers...

L'État devra soutenir prioritairement ces projets pour désengorger le couloir rhodanien