Réseau des agences d'urbanisme de l'arc méditerranéen : Contribution au débat public « politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien »

Composé de l'ensemble des agences d'urbanisme des régions Paca et Languedoc Roussillon, le réseau des agences d'urbanisme de l'arc méditerranéen se saisit d'un débat concernant les politiques de transport dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien et souhaite l'élargir à l'ensemble de l'Espace Méditerranéen.

Colonne vertébrale du grand Sud Est, véritable porte d'entrée sur l'Europe du Nord, pour les villes du delta et de l'espace méditerranéen et pour le port de Marseille Fos, le Sillon Rhodanien constitue le principal Euro-corridor multi-modal de transport reliant l'Europe du Nord à l'Europe du Sud (25 % du transport de marchandises français, LGV méditerranée, autoroute du « soleil », …etc).
Au niveau d'Orange et d'Avignon, il se divise en deux branches, d'une part vers l'Ouest (Languedoc, Espagne), d'autre part vers l'Est (Provence, Côte d'Azur, Italie).
La distribution des flux entre les branches Est (A7-A8) et Ouest (A9) s'opère (au niveau d'Orange) de façon équivalente, avec un léger avantage pour la branche Est notamment en raison du poids démographique de la région PACA : sur les 48 000 véhicules / jour (VP et PL) comptabilisés au niveau d'Orange, 24 500 prennent la branche Est et 23 500 prennent la branche Ouest (chiffres dossier du débat public p.28),

Ces deux branches forment elles-mêmes un axe spécifique : l'arc méditerranéen, dont le débat public sur la LGV (ligne à grande vitesse ferroviaire) PACA a souligné l'importance :

- D'une part comme une réalité déjà existante en terme de flux de marchandises (camions) reliant l'Espagne et l'Italie mais aussi en terme de flux de voyageurs (déplacements internes aux aires métropolitaines et de proche en proche entre agglomérations voisines)
- D'autre part comme un axe à structurer par une offre de transport renouvelée (principalement grâce aux futures lignes TGV), support de solidarités renforcées entre les métropoles qui le composent sur le plan culturel, universitaire, économique, etc.

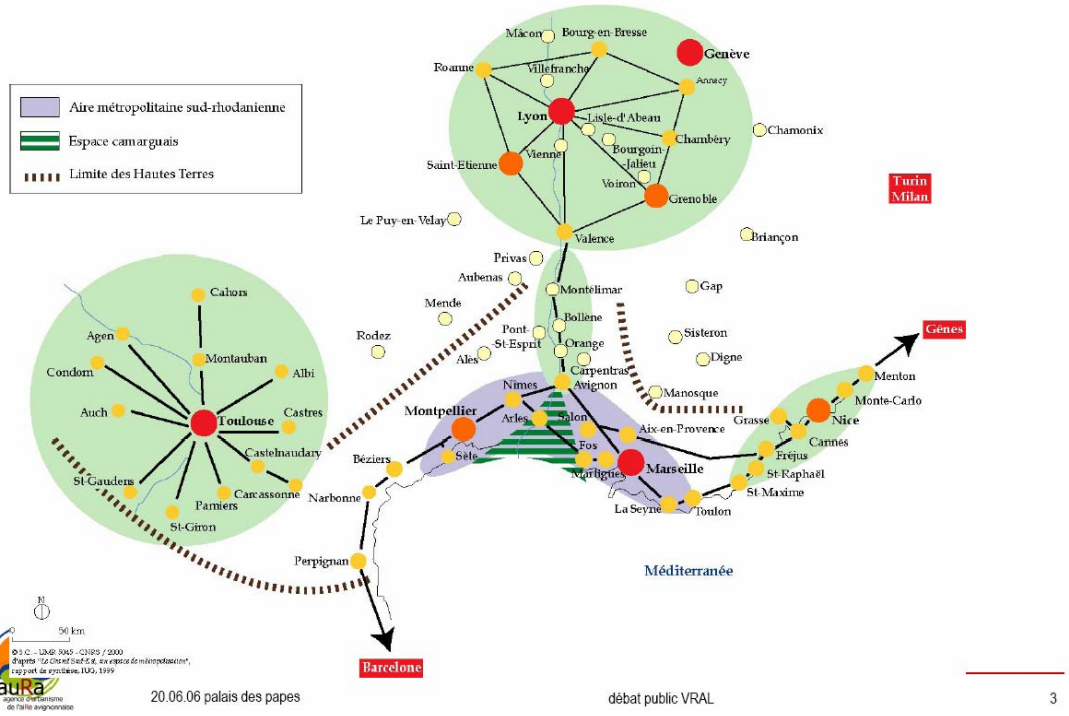
Le Sillon Rhodanien et l'Arc Méditerranéen ne sont pas seulement des axes de transit.
Ils irriguent un espace peuplé par près de 13 millions d'habitants (régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc) qui constitue le premier espace touristique de France Métropolitaine par sa fréquentation nationale et internationale.

L'arc méditerranéen structure un système urbain original fait d'un « chapelet » de villes entretenant d'intenses relations de proche en proche, dont le potentiel combiné est de niveau européen.
Le Sillon Rhodanien met en relation ce système urbain de l'arc méditerranéen français avec un autre espace métropolitain de dimension européenne : le système urbain lyonnais et rhône-alpin.

Enfin, le Sillon Rhodanien et l'Arc Méditerranéen constituent les débouchés naturels du Port Autonome de Marseille, qui constituent l'une des principales « plaques tournantes » des échanges entre l'Europe d'une part et l'Afrique, le Moyen Orient et l'Asie d'autre part.

Le long des axes rhodanien et méditerranéens, le réseau autoroutier - initialement dédié au transit et aux déplacements inter-régionaux - a fortement accentué les tendances à la déconcentration de l'habitat et des fonctions urbaines (périurbanisation) tout en facilitant le renforcement de l'attractivité des plus grandes agglomérations (métropolisation).
Il en résulte une situation où la croissance très importante des déplacements quotidiens (liés au travail, aux études, aux achats, etc.) vient alimenter la charge de trafic sur un système autoroutier qui fonctionne déjà en limite de saturation.

Ce sont bien l'ensemble de ces fonctions (« grand transit » international entre l'Europe du Nord et la Péninsule Ibérique, mais aussi entre cette dernière et l'Italie, accessibilité du Port Autonome de Marseille, desserte des ensembles urbains et touristiques du grand sud-est Français, déplacements quotidiens internes aux aires métropolitaines) qu'il s'agit de combiner.
Cela nécessite des politiques de transport et d'aménagement du territoire renouvelées, qui prennent en compte les grands défis environnementaux que sont le réchauffement climatique (et l'obligation de juguler nos émissions de gaz à effet de serre) et la raréfaction progressive (donc le renchérissement) de l'énergie pétrolière ; mais aussi un contexte où l'acceptabilité sociale et le financement de nouvelles grandes infrastructures de transport est de plus en plus difficile.



1 - Delta, espace méditerranéen, grand sud est, des territoires emblématiques de la métropolisation

1-1 - Le grand sud-est français accueille 4 des 10 premières métropoles françaises

Situé entre la Région Parisienne et les grandes métropoles européennes de Barcelone et de l'Italie du Nord (Milan - Turin - Gêne), le grand Sud-Est de la France accueille quatre des 10 plus grandes aires urbaines françaises autour de deux grands ensembles qui entrent en relation entre Valence et Orange, en moyenne vallée du Rhône :

- D'une part, le système urbain de Rhône-Alpes, structuré autour de Lyon, Grenoble et Saint-Étienne, et engagé dans une dynamique de coopération qui englobe également Valence et les agglomérations savoyardes de Chambéry et d'Annecy qui l'articule à la métropole genevoise.
- D'autre part, le chapelet des villes de l'espace méditerranéen français, de Perpignan à Menton en passant par Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes, Avignon, Aix, Marseille, Toulon, Fréjus - Saint-Raphaël, Cannes, Antibes - Sophia-Antipolis, Nice et Monaco.
  Au-delà, ce chapelet métropolitain se prolonge vers l'Espagne (Barcelone) et l'Italie (Gênes).

Tableau 1 - Le chapelet des métropoles de l'espace méditerranéen français

	Population 1999	Emploi 1999
Perpignan (1)	249 000	82 000
Montpellier (1)	460 000	172 000
Nîmes (1)	221 000	81 000
Avignon (1)	290 000	112 000
Métropole Marseillaise (2)	1 650 000	580 000
Aire toulonnaise (3)	546 000	177 000
Est Varois (4)	261 000	84 000
Agglomération azuréenne (5)	1 015 000	378 000
Total	**4 758 000**	**1 686 000**

(1) Aires urbaines au sens INSEE
(2) Aires urbaines de Marseille-Aix, Salon de Provence, Istres, Miramas Fos sur Mer et communes de La Ciotat et Cyreste
(3) Territoire de la zone d'emploi de Toulon au sens INSEE
(4) Territoire des zones d'emplois de Draguignan et de Fréjus St Raphaël au sens INSEE
(5) « Bande côtière » des Alpes-Maritimes y compris Principauté de Monaco

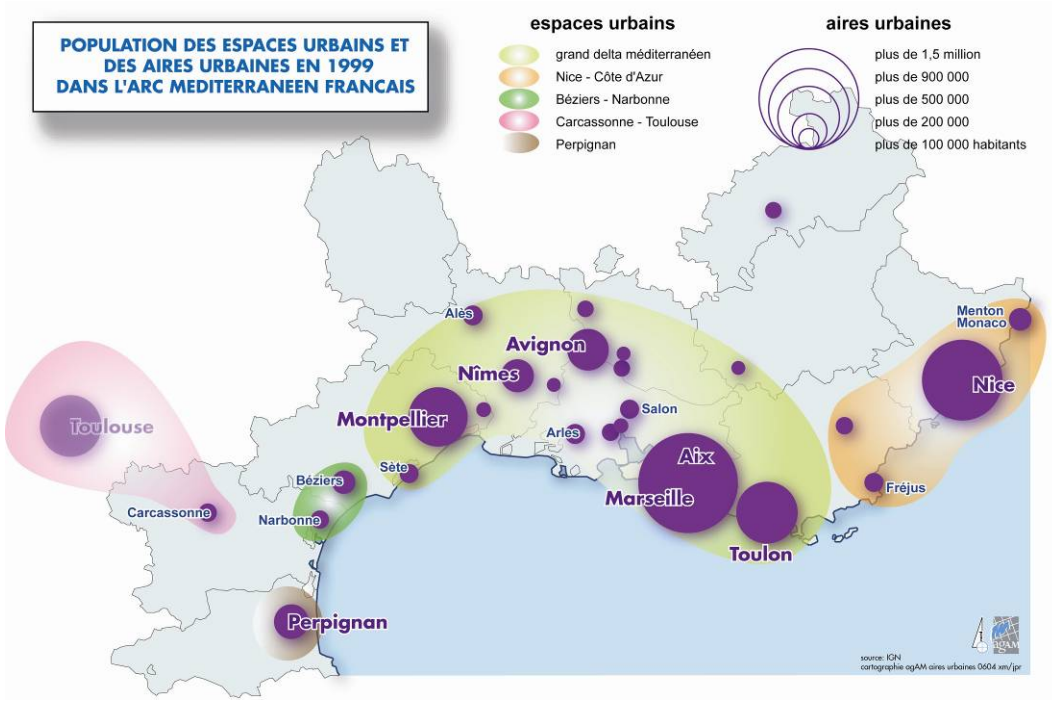
1-2 - Un mode de développement qui combine périurbanisation et métropolisation

L'urbanisation du sillon rhodanien et plus encore de l'espace méditerranéen est issue de l'ancienne règle du « pas Romain » où les villes étaient localisées tous les 40 à 70 km le long des principales voies de communication.
Avec la généralisation de l'automobile et le développement des autoroute, ce « pas romain » est devenu notre « pas quotidien » : la sphère de mobilité quotidienne s'étend dans une distance - temps d'une demi-heure à une heure autour des principaux centres urbains.
Cela favorise la dynamique de périurbanisation (étalement géographique de la fonction résidentielle et émergence de nouvelles polarités économiques et commerciales en marge des villes historiques) mais aussi l'inter-pénétration des bassins de vie quotidienne entre agglomérations voisines.

Parallèlement, les principales agglomérations (Montpellier, Aix et Marseille, Conurbation Azuréenne et, dans une moindre mesure, Toulon, Avignon, Nîmes ou Perpignan) sont engagées dans une dynamique de métropolisation, c'est-à-dire dans une dynamique de concentration croissante des facteurs de croissance économique et de rayonnement international.
Cette dynamique de métropolisation s'explique par la combinaison de leviers de développement variés : filières de recherches et de hautes technologies, activités portuaires civiles et militaires, tourisme, fonctions de commandement régionales ou inter-régionales, logistique, etc.

1-3 - L'organisation géographique de l'espace méditerranéen français : un chapelet de villes organisées en trois grands ensembles et une tendance à « l'épaississement » des territoires du littoral vers l'arrière pays

En raison de la combinaison des processus de métropolisation et de périurbanisation induites notamment par l'amélioration des axes routiers, l'arc méditerranéen français (entre Italie et Espagne) fonctionne de plus en plus sous la forme d'une fédération de réseaux de ville qui tendent à « s'épaissir » du littoral vers l'arrière pays.



Le principal système urbain est le « Delta Méditerranéen » (3,5 millions d'habitants). Situé au carrefour de l'arc méditerranéen et du sillon rhodanien, cet espace, se structure progressivement entre Sète, Montpellier, Nîmes (à l'Ouest), Avignon et Orange (au Nord) et Toulon (à l'Est), avec la métropole marseillaise (Marseille - Aix - Etang de Berre) en son centre.
Son aire d'influence (notamment périurbaine) englobe les villes du piémont Cévenol (Alès et axe de la RN106), la partie basse du Val de Durance jusqu'à Sisteron (en lien avec la mise en service de l'autoroute A51 et le développement du pôle de Cadarache / ITER) mais aussi les espaces du Moyen Var (autour de l'autoroute A8 : Saint Maximin, Brignoles ; et de l'autoroute A57).

Cet ensemble d'aires urbaines, comparé par la DATAR à la « Ranstadt » hollandaise, recèle un potentiel majeur d'affirmation à l'échelle européenne et entretien des relations privilégiées avec les villes de Lyon et de la moyenne vallée du rhône.
Le système urbain du « Delta Méditerranéen » se caractérise par l'importance de ses fonctions portuaires civiles et militaires (Port Autonome de Marseille - Fos, ports d'intérêt nationaux de Sète et Toulon) et logistiques (relais de l'activité portuaire, exportation des productions agricoles de la Basse Vallée du Rhône et approvisionnement en bien de consommation des régions PACA et Languedoc).
Le développement économique de cet espace est également structuré par les fonctions de commandement régionales, le tertiaire supérieur, le tourisme et différentes filières de hautes technologies (des technologies marines à ITER en passant par les bio-technologies, l'électronique ou les industries aéronautiques).
Si la réalité du système urbain du Delta Méditerranéen s'affirme (malgré la vision dépassée d'un éclatement en deux « branches » de l'arc méditerranéen), son confortement constitue un enjeu majeur pour le développement de l'ensemble de ses territoires et doit constituer un objectif à part entière pour les mesures qui seront adoptées à l'issue du débat public.
Ce confortement passe notamment par l'amélioration des liaisons (en particulier ferroviaires) entre les pôles urbains du Delta Méditerranéen mais aussi par la mise en œuvre de politiques de coopération stratégiques entre les métropoles.

Le second système urbain de l'espace méditerranéen français est la métropole azuréenne, de Fréjus à Menton, qui compte 1,2 millions d'habitants et constitue l'un des premiers espaces touristiques mondiaux (plus de 15 millions de séjours / an).
Elle s'articule notamment autour de Nice, Cannes, Sophia-Antipolis et Monaco et entretient d'étroites relations avec la riviera italienne.
Son aire d'influence périurbaine s'étend largement vers le Nord (haut pays des Alpes-Maritimes particulièrement en lien avec l'amélioration de la RN202) et plus encore vers l'Ouest (autour de l'autoroute A8 jusque dans le secteur du Luc et de Draguignan dans l'est Varois).
La métropole azuréenne offre un important potentiel de rayonnement et d'affirmation européen, notamment dans le prolongement de ses piliers économiques que sont les hautes technologies, le tourisme haut de gamme et d'affaires et, dans une moindre mesure, la finance (Monaco).

Le troisième système urbain de l'espace méditerranéen français se structure autour de Perpignan. De taille nettement plus modeste, il constitue une interface avec la Catalogne et relaie l'influence de Barcelone tout en se positionnant sur les fonctions logistiques (notamment en lien avec l'exportation des grandes productions agricoles). Il structure un bassin de vie dynamique correspondant globalement au département des Pyrénées Orientales.

Enfin, entre Perpignan et Montpellier, un quatrième « espace urbain » tend à se structurer autour de Béziers et Narbonne à l'interface entre l'arc méditerranéen et les voies d'accès au Sud Ouest français (région toulousaine).

1-4 - Des territoires métropolitains qui se positionnent comme acteur de leur développement, notamment autour de la thématique des déplacements

Les années 2000 marquent un tournant dans l'organisation de la « gouvernance » des territoires métropolitains de l'espace méditerranéen français.
Ces derniers se structurent et se fédèrent au travers du développement de l'intercommunalité de projet (communautés d'agglomération, communautés urbaines), du renouveau de la planification territoriale stratégique (SCoT) accompagné par la création des Agences d'Urbanisme des Alpes-Maritimes (ADAAM), de l'Aire Toulonnaise (AU[dat]), de l'Aire Avignonnaises (AURA) et tout récemment de l'Aire Perpignanaise (Agence d'urbanisme Catalane) qui rejoignent les agences plus anciennes de l'agglomération de Marseille (AGAM), du Pays d'Aix (AUPA) et de l'Agglomération Nîmoise (AUDRN).
Les nombreux territoires lauréats de l'appel à projet de la DATAR sur le « coopération métropolitaine » manifestent cette volonté de coopération au-delà des périmètres institutionnels des structures intercommunales (Métropole Azuréenne, Aire Toulonnaise, Région Urbaine de Marseille).
La mobilisation se manifeste également sur le plan économique avec le succès de l'appel à projet sur les « pôles de compétitivité économique » territoriaux.
Enfin, les métropoles de l'espace méditerranéen s'investissent dans la réflexion sur les grands projets d'infrastructure au travers de leur implication dans les débats publics sur la LGV PACA et les politiques de transport dans le Sillon Rhodanien et l'Arc Languedocien.

Dans cette mobilisation des territoires métropolitains, la dimension « déplacements » est un thème fédérateur pour trois raisons :

- Un système de transports collectifs renouvelé peut être un outil de structuration et de fédération du territoire métropolitain, dans un contexte où les limites du « tout voiture » sont de plus en plus visibles (saturation des réseaux autoroutiers, pics de pollutions, nécessité d'anticiper le renchérissement des carburants).
- Les métropoles souhaitent renforcer et diversifier leur « grande accessibilité » notamment en prenant appui sur les projets de « lignes à grande vitesse ferroviaire » et de « gares TGV » qui permettront une nouvelle ouverture européenne mais aussi une amélioration des relations intra et interrégionales.
- L'importance des flux de transit (notamment de fret routier) entre parfois en conflit avec la « qualité de vie » des territoires traversés et peut justifier des projets de doublement d'infrastructure dont l'acceptabilité locale peut être difficile.

2 - Le positionnement du delta, de l'espace méditerranéen et du grand sud est dans les flux de transport de marchandise nationaux et européens

Pour les marchandises, le mode routier est largement dominant tant sur l'arc méditerranéen que dans le sillon rhodanien.
Il représente par exemple 75% du tonnage transporté dans le Sillon Rhodanien (hors oléoducs) au droit de la limite nord du Vaucluse (contre 21% pour le rail et 4% pour le fluvial).

Les flux poids lourd sur autoroute dans la section centrale de l'arc méditerranéen varient entre (trafics moyens journaliers annuels 2002) :

- 18 000 camions / jour (A7 entre Valence et Orange),
- 14 000 camions / jour (A7 au droit de la barrière de péage de Lançon de Provence)
- 16 000 camions / jour (A9 au droit de Montpellier).

Aux deux extrémités de l'arc méditerranéen, le trafic est plus faible (trafics moyens journaliers annuels 2004) :

- 3 500 camions / jour sur l'A8 à la frontière italienne (Vintimille) et 7 050 dans la traversée de l'Esterel, à la limite entre le Var et les Alpes-maritimes
- 8 600 camions / jour sur l'A9 à la frontière espagnole (Col du Pertus).

Le trafic « poids lourds » représente une gêne importante pour les territoires traversés (congestion, insécurité routière, nuisances sonores, risque technologique liés aux transports de matières dangereuses).

C'est pourquoi il est important d'en comprendre les causes afin de trouver des solutions adaptées permettant d'inciter au report modal.

2-1 -Un espace de transit (routier) international sur un axe Nord - Sud mais aussi Est - Ouest : l'enjeu du report modal

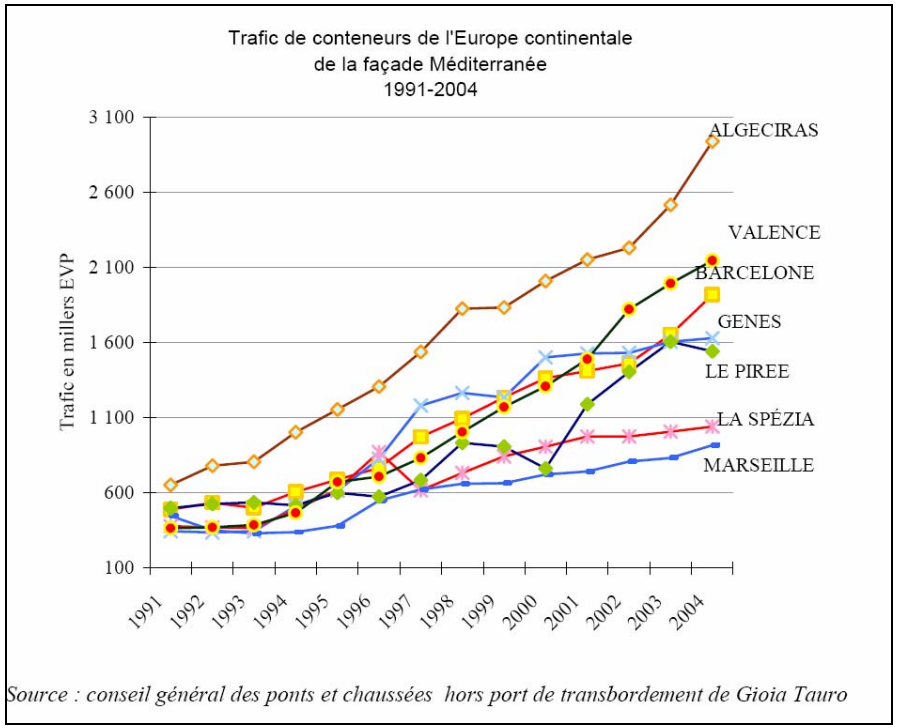
Le poids du transit routier de marchandise de longue distance (échanges entre l'Espagne et l'Italie ou l'Espagne et l'Europe du Nord) représente une part significative des flux routiers comptabilisés (trafic jours ouvrés d'après enquête origine - destination en 2001) :

- 5 000 camions / jour effectuent des trajets entre le nord de l'Europe / de la France (au-delà de Lyon) et la Péninsule Ibérique en passant par l'A7 et l'A9
- 2 300 camions / jour effectuent des trajets entre l'Espagne et l'Italie en passant par l'A8 et l'A9.

Ce sont sur ces déplacements routiers de longue distance (plus de 800 km) que les perspectives de report modal sont les plus intéressantes. Dans ce cadre, trois solutions sont à combiner :

- **Le rail,** avec l'aménagement d'un euro-corridor de fret ferroviaire à haute capacité reliant la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord (Nord de la France, Benelux, Allemagne, etc.) et à l'Italie du Nord (via le futur axe Lyon - Turin).
  Sur l'arc méditerranéen, ce corridor est à compléter en réalisant les **contournements ferroviaires** prévus de **Nîmes et Montpellier, ainsi que la ligne nouvelle mixte fret / voyageur reliant Perpignan à Montpellier** (180 km de chaînon manquant sur ce corridor fret européen entre le tunnel du Perthus et Manduel, à l'est de Nîmes).
- **Le maritime qui assure déjà l'acheminement de 40% du trafic de marchandises entre l'Espagne et l'Italie et pourrait en capter selon les experts une part supérieure** notamment grâce au développement du « merroutage ».
- Le **fluvial** (axe Rhône - Saône) **qui a vu son trafic fortement augmenter depuis cinq ans** (de 3,9 millions de t (Mt) en 1997 à 6,4 Mt en 2005 sur le Rhône)

2-2 - Un espace « porte d'entrée » autour d'une plaque tournante portuaire à conforter et à mieux connecter aux euro-corridors fret : le Port Autonome de Marseille et les ports régionaux de la façade méditerranéenne française



***Source -** Cours des Comptes - Rapport public thématique sur « les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », juillet 2006, page 30.*
EVP : « Equivalent Vingt Pieds » ce qui représente un containeur de taille standard.

Le trafic de marchandises dans le Sillon Rhodanien et sur l'Arc Méditerranéen traduit également le rôle croissant que jouent les grands ports méditerranéens (Valence, Barcelone, Marseille) comme plaque tournante des échanges entre l'Europe, l'Afrique, le Proche et Moyen Orient et l'Asie.

Sur ce point, le Port Autonome de Marseille apparaît en retard par rapport à ses principaux concurrents, notamment pour le trafic containers (pourtant en pleine explosion notamment en méditerranée en raison d'une plus grande proximité avec l'Asie en terme de temps de navigation par rapport aux ports du Nord de l'Europe).
Cette situation est préjudiciable pour la compétitivité de l'économie nationale tout en alimentant la croissance des trafics sur l'arc Languedocien (dans l'hypothèse où une partie du trafic container qui arrive à Barcelone ou Valence et en direction de l'Europe du Nord pourrait être débarquée à Marseille, limitant d'autant la longueur du pré / post acheminement nécessaire).

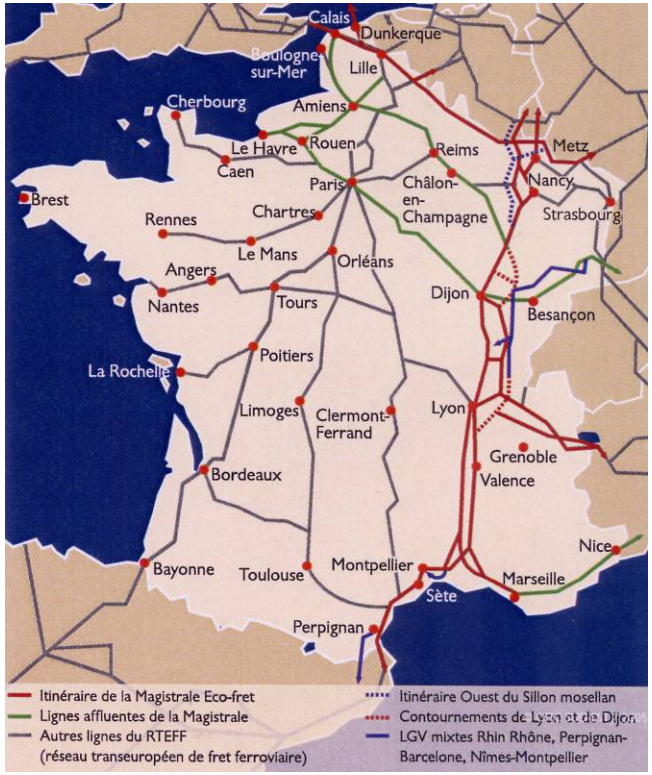
A ce titre, la qualité des connexions entre le Port Autonome de Marseille (mais aussi les ports régionaux de Sète et de Toulon) et l'euro-corridor de transport de marchandise Nord / Sud « Espagne - Arc Languedocien - Sillon Rhodanien - Europe du Nord et Europe Rhénane » est un enjeu majeur :

- Pour étendre l'hinterland du Port Autonome de Marseille vers le nord et l'Est de la France et de l'Europe
- Pour faire face à la concurrence des ports italiens (ces derniers pouvant venir desservir la Suisse ou l'Alsace via le corridor fret « Gêne / Italie du Sud - Rotterdam »).
- Pour accompagner les grands investissements prévus (notamment l'aménagement des terminaux à container du projet FOS 2XL[1] et leurs éventuelle extension à plus long terme).

[1] *« Le projet FOS 2XL consiste en la création de deux terminaux à containeur gérés par des opérateurs privés (…).dont l'entrée en exploitation est prévue pour 2009 (…) Avec une capacité de traitement de 800 000 EVP [containeurs de taille standard] supplémentaires par an, le projet FOS 2XL doit permettre au port autonome de Marseille de faire face à l'augmentation du trafic (…) et de retrouver sa place prépondérante en*

Cette connexion doit notamment privilégier les modes « fer » et « fluvial » sans pour autant négliger la route qui reste encore un élément déterminant du fonctionnement des chaînes logistiques.

A ce titre, l'ensemble des projets ferroviaires inclus dans le programme d'aménagement de la « Magistrale ECO FRET » (notamment le contournement fret de Lyon et l'amélioration des connexions vers l'Europe du Nord) sont déterminants.

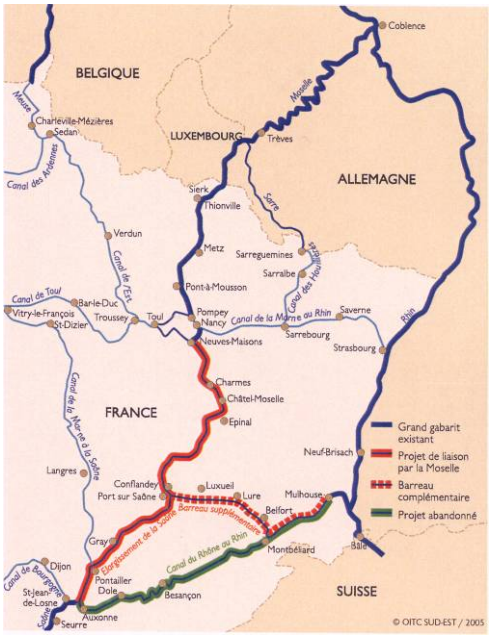


La magistrale « ECO-FRET » et ses lignes affluentes

Méditerranée » - Source : débat public VRAL, cahier d'acteurs du Port Autonome de Marseille.

Le projet de liaison ferroviaire mixte « Lyon - Turin » est également un outil intéressant pour étendre l'aire de chalandise du Port Autonome de Marseille vers l'Italie du Nord. A plus long terme, il pourrait être complété par une liaison plus directe par exemple en réalisant la percée ferroviaire du Montgenèvre.
Au-delà des connexions physiques, la qualité des services offerts par les opérateurs de transport est une variable déterminante. Sur ce point, le fer a encore d'importants progrès à faire pour s'inscrire pleinement dans l'offre de transport multimodale.

En ce qui concerne le mode de transport fluvial, l'amélioration du bassin Saône Rhône et sa connexion avec le bassin Rhénan (par exemple par le biais du canal Saône - Moselle) apparaissent comme prioritaires.



La liaison Saône - Moselle pour connecter les bassins fluviaux du Rhône et du Rhin par un canal à grand gabarit

2-3 - Les fonctions logistiques relatives aux activités portuaires et à la valorisation des productions locales : un levier de développement à valoriser

En tant que plaque tournante des échanges, les ports de l'arc méditerranéen (et plus particulièrement le Port Autonome de Marseille) alimentent le développement de l'activité logistique pour assurer les relations avec leur hinterland.
Ces activités de logistique portuaire sont créatrices d'emplois et de valeur ajoutée locale. Les études relatives au projet de création des terminaux à container « FOS 2XL » soulignent qu'un million de containeurs traités induit la création de 3 000 emplois. Les projets de développement du Port Autonome de Marseille tablent sur 4 million de containeurs supplémentaires long terme (horizon 2020) soit 12 000 emplois potentiellement induits[2].

Ces activités logistiques sont également stimulées par la présence de nombreuses activités « exportatrices » : grandes productions agricoles notamment dans le bassin avignonnais et les Pyrénées Orientales, activités industrielles de l'Etang de Berre.
Le développement de ces activités logistiques est un élément fondamental pour soutenir la croissance économique de l'arc méditerranéen tout en contribuant directement à la création d'emplois dans les bassins concernés.
Ce développement passe par la qualité des connexions multimodales (route – fer – mer – fleuve) aux grands corridors européens et internationaux de transport, mais aussi par la mobilisation des territoires pour appuyer la constitution de sites logistiques de dimension euro méditerranéenne.
Le potentiel de développement de cette logistique portuaire et exportatrice se situe notamment sur un axe « Port Autonome de Marseille - Etang de Berre – Avignon » qui doit être arrimé au grand corridor trans-européen de fret reliant la Péninsule Ibrique à l'Europe et à l'Italie du Nord via le Sillon Rhodanien et le futur tunnel Lyon – Turin.

[2] Source : débat public VRAL, cahier d'acteurs du Port Autonome de Marseille.

2-4 - Les fonctions logistiques relatives à la mise en marché et à l'approvisionnement des territoires de l'espace méditerranéen : la concentration croissante des bases logistiques dans le triangle Brignoles - Avignon - Miramas

L'espace méditerranéen constitue un vaste bassin de consommation de par l'importance des populations résidentes (plus de 7 millions d'habitants) et touristiques.
Son approvisionnement conduit au développement d'activités logistiques spécifiques fortement contrôlées par les opérateurs de la grande distribution commerciale.
Leur stratégie est de créer de vastes bases logistiques régionales voire interrégionales qui approvisionnent ensuite les différents hyper et supermarchés ou grandes surfaces spécialisées de leur aire d'influence[3].
Elles tendent à se localiser au barycentre de l'espace méditerranéen, sur un axe principal « Etang de Berre – Avignon » mais aussi dans le Var (corridor de l'autoroute A8 : Saint Maximin – Brignoles – Le Luc) et en Languedoc autour de l'autoroute A9 : Narbonne – Béziers).

Le développement de ces grandes bases logistiques régionales ou interrégionales liées à la grande distribution est un facteur qui alimente le trafic « poids lourds » sur l'arc méditerranéen.
En effet, leur approvisionnement de ses bases de même que la livraison des produits aux hypermarchés / supermarchés se fait principalement voire exclusivement par camion ce qui entraîne une multiplication des trafics à moyenne distance.
A titre d'exemple, les poids lourds ayant comme origine ou destination la métropole azuréenne représentent la moitié du trafic poids lourds enregistré sur l'autoroute A8 dans la traversée de l'Esterel (7000 camions / jour comptabilisés sur cette section dont 3 500 correspondent à du trafic international avec l'Italie). En effet, l'approvisionnement des Alpes-Maritimes est géré presque exclusivement à partir des bases logistiques localisées dans le Var et les Bouches du Rhône (y compris pour le carburant qui est acheminé par camion à partir des raffineries de l'Etang de Berre ou du dépôt pétrolier de Puget sur Argens).

[3] Source : DRE PACA / Jonction, étude de la logistique de la grande distribution en région PACA, juin 2003.

2-5 - Un facteur de rupture à anticiper pour l'organisation des chaînes logistiques : le renchérissement des prix du transport routier

La hausse prévisible du prix des transports routiers (notamment en lien avec le renchérissement des carburants) pourrait conduire à plus ou moins long terme à une remise en cause de certains schémas d'organisation logistique dans un sens favorable au report modal sous réserve de mesures d'accompagnement qui engagent différentes échelles de territoire et de décision.

Pour les transports à longue distance, le différentiel de compétitivité entre le mode routier et les autres (fer, fluvial, maritime) devrait progressivement s'atténuer, ce qui constituera une incitation forte au report modal sous réserve que les autres modes s'adaptent pour améliorer leur offre et leur souplesse / fiabilité d'acheminement.
Ce constat renforce l'intérêt d'une connexion des grands générateurs logistiques avec le réseau ferroviaire et fluvio-maritime.

De même, le mode d'organisation actuel de la logistique d'approvisionnement pourrait évoluer si la hausse du prix des transports routiers pèse de manière significative sur le prix final du produit dans les rayons de la grande distribution.
On pourrait notamment assister à une « déconcentration » où la grande base logistique interrégionale laisserait la place à des centres d'approvisionnements plus petits et mieux répartis au plus près des consommateurs[4].

A ce titre, il serait intéressant que les territoires métropolitains anticipent cette rupture probable à moyen ou long terme, notamment en réservant la possibilité de réaliser des centres de « logistique urbaine » articulé sur les infrastructures ferroviaires.
Cela implique par ailleurs de définir les conditions d'un nouveau développement du transport de fret ferroviaire sur des distances moyennes ou courtes (moins de 500 km) destinées notamment à l'approvisionnement des centre urbains (affectation de sillons, aménagements des points de chargement / déchargement, offre commerciale spécifique de la part des opérateurs ferroviaires).

Enfin, ces incitations au report modal pourraient être stimulées si les normes techniques applicables au transport de fret privilégiaient la généralisation du transport par container (caisses mobiles que l'on peut aussi bien charger sur un bateau ou un wagon pour les trajets longs mais aussi sur un camion pour les parcours terminaux) ce qui nécessite de prévoir des sites locaux pour aménager des chantiers de transbordement.

*
* *

Le schéma actuel des réseaux tran-européens de transport (RTE) exclut la région PACA

[4] Source - Intervention du directeur Grand Sud Est de la logistique du groupe de distribution « Système U » - Séminaire de prospective DRE Languedoc, 2006.

3 - Le positionnement du delta, de l'espace méditerranéen et du grand sud est dans les flux de transport de voyageurs nationaux et européens

3-1 - Pour les déplacements « Nord - Sud » vers ou depuis le nord de la France et de l'Europe : une offre de transport incomplète

Les déplacements « nord – sud » entre la Péninsule Ibérique, l'Espace Méditerranéen et l'Europe du Nord peuvent s'appuyer sur une palette diversifiée mais encore insuffisante de modes de transport.

La route reste le mode de transport dominant notamment pour les flux touristiques qui génèrent des « hyper-pointes » emblématiques de la congestion du réseau autoroutier.

Le rail joue un rôle croissant en lien avec le développement du réseau TGV (mise en service de la LGV Méditerranée).
Cependant, l'effet TGV sur l'amélioration des liaisons nord / sud ne concerne pour l'instant que le centre de l'arc méditerranéen.

En effet, **la métropole azuréenne et la partie Est de la région PACA restent encore à l'écart du réseau TGV Européen** (Paris - Nice en 5H30 … dont 2h30 pour atteindre Marseille via la ligne classique) ce qui induit une accessibilité déficiente vers l'Europe du Nord.
C'est pourquoi **le projet de LGV PACA est indispensable pour améliorer les relations vers l'Europe du Nord et Paris depuis l'Est de la région PACA.**
Il permettra notamment un important report modal de l'aérien vers le ferroviaire pour les liaisons vers Paris permettant de **redéployer les capacités de l'aéroport de Nice Côte d'Azur vers l'international.**
Il induira également une diminution des flux routiers à destination de la Côte d'Azur qui empruntent actuellement l'autoroute A8 et le sillon rhodanien.

De même, **l'espace urbain de Perpignan se situe encore à 5h15 de TGV de Paris**.
Il est donc important de **relancer le projet de LGV Languedoc** (Perpignan - Montpellier) qui contrairement à la LGV PACA, n'est pas inscrit dans les projets d'infrastructure retenus à l'issu du CIADT du 18 décembre 2003.
Ce projet est particulièrement stratégique car il permettra d'améliorer la desserte de l'Aude et des Pyrénées Orientales tout en constituant le **maillon manquant de la connexion TGV entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe** (déjà engagée avec la liaison Perpignan – Figueiras et construction d'un réseau ibérique de lignes TGV à écartement standard européen).

L'avion conserve un rôle stratégique notamment pour la desserte des territoires encore à l'écart du réseau TGV (exemple de la métropole azuréenne) mais aussi pour les déplacements à longue distance (plus de 1000 km) vers les grandes métropoles de l'Europe du Nord.
Il faut cependant noter que malgré le développement des compagnies « Low Cost », le coût du transport aérien risque probablement d'augmenter sensiblement à moyen ou long terme en lien avec la hausse du prix des carburants pétroliers.

3-2 - Pour les déplacements « Est - Ouest » sur l'arc méditerranéen : le quasi-monopole de la route

Les déplacements « est - ouest » entre et vers les métropoles de l'espace méditerranéen se caractérisent par l'importance des relations de proche en proche entre métropoles voisines.
Les échanges à plus longue distance sont moins nombreux car la réalité de l'arc méditerranéen « Gêne - Barcelone » comme espace « autonome » d'échanges et de coopération économique est encore émergente[5] (notamment car le poids des logiques de polarisation internes aux Etats restent encore prédominantes[6]).
Mais le développement d'une logique de développement et de coopération spécifique à l'espace méditerranéen est appelé à s'affirmer en lien avec l'intégration européenne (« Europe des Régions ») d'autant plus que les métropoles concernées prennent conscience de leurs complémentarités et de leurs solidarités potentielles.
Il y a donc un objectif partagé de favoriser le développement des coopérations entre les territoires de l'espace méditerranéen français (littoraux et d'arrière pays) et leur ouverture internationale vers l'Espagne et l'Italie.

En terme de mode de déplacements, les échanges sur l'arc méditerranéen sont caractérisés par la quasi-exclusivité du recours à l'automobile.
En effet, l'organisation actuelle des dessertes ferroviaires et les limites inhérentes aux infrastructures existantes (saturation notamment au droit de Montpellier, Nîmes, Marseille et de la Côte d'Azur, caractéristiques n'autorisant pas des vitesses élevées à l'Est de Marseille) pénalisent considérablement la compétitivité de ce mode pour les déplacements de moyenne et de longue distance.

[5] Source : compte rendu de la réunion thématique du débat public sur la LGV PACA consacrée à la notion d'Arc Méditerranéen.
[6] Ainsi, Gênes entretient d'importantes relations avec Milan et la Plaine Padane dont elle constitue le principal débouché maritime, Marseille, Nice ou Montpellier entretiennent d'importantes relations avec la Région Parisienne, etc.

3-3 - Les LGV Languedoc et PACA : une opportunité majeure pour structurer l'espace méditerranéen et assurer son inscription européenne

Actuellement, la mauvaise qualité des relations (temps de trajet trop longs) freine le développement des coopérations institutionnelles, économiques, universitaires et culturelles entre les métropoles de l'espace méditerranéen.
Les liaisons aériennes sont peu fréquentes et souvent coûteuses pour l'usager. Les liaisons routières sont handicapées par la saturation croissante du réseau autoroutier, notamment au droit des grandes agglomérations. Enfin, les liaisons ferroviaires sont sous-développées alors qu'elles sont potentiellement structurantes. A titre d'exemples :

- Il n'existe plus de relation ferroviaire directe entre l'Italie et l'Espagne depuis la suppression en décembre 2005 du train de nuit « Vintimille - Port Bou ».
- Il n'y a que deux allers retours directs par jour entre Nice et Montpellier (prolongés vers Toulouse et Bordeaux), avec un temps de parcours de 4h10 minutes (soit 45 minutes à 1heure de plus qu'en voiture).
- Alors que les 1 000 km reliant Lille à Marseille sont parcourus en 4h40 par des TGV directs, les 1 000 km séparant Barcelone de Milan sont parcourus en plus de 15h de train et au prix de multiples ruptures de charges.

Mais plusieurs projets vont « changer la donne » en permettant des relations ferroviaires rapides sur l'arc méditerranéen à l'horizon 2020 :

- LGV (ligne à grande vitesse) Madrid - Barcelone – Perpignan,
- Contournements ferroviaires mixtes « fret / TGV » de Montpellier et Nîmes qui compèteront la LGV Méditerranée (cette dernière permettant déjà des relations directes entre Nîmes, Avignon, Aix et Marseille : 1 A/R TGV / jour prolongé jusqu'à Montpellier et Toulouse).
- Liaison rapide (200 km/h) Vintimille – Gênes
- LGV Gênes – Milan permettant la connexion au réseau des LGV italiennes en cours de construction vers Rome, Naple et Venise.

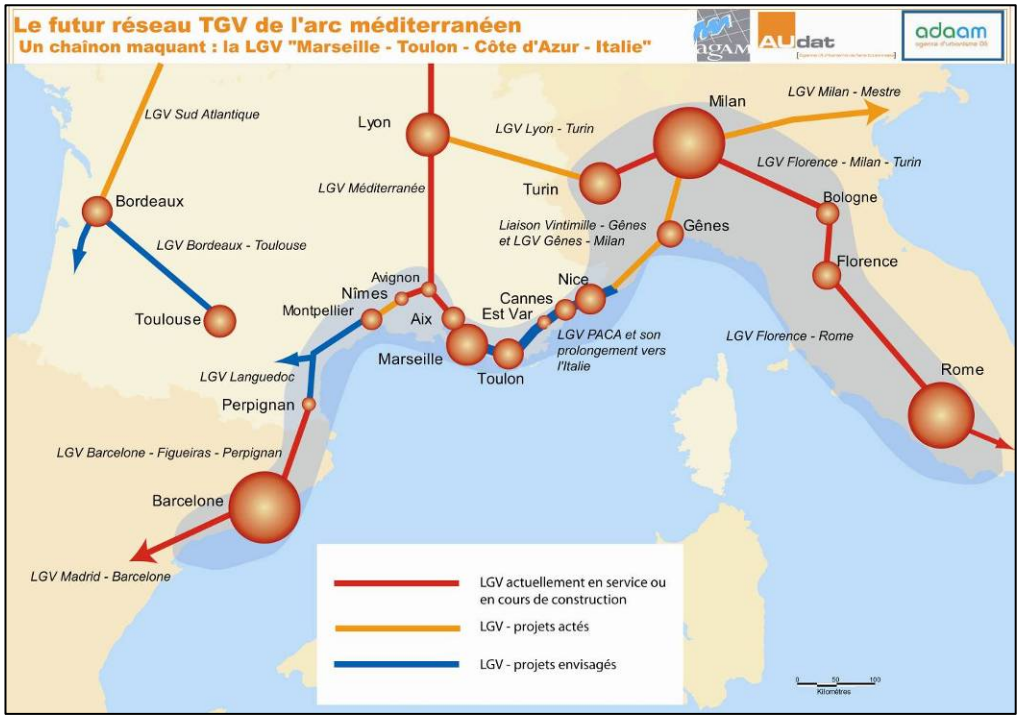
De ce fait, les LGV « Languedoc » (Perpignan - Montpellier) et « PACA » (Marseille - Toulon - Nice - Italie) constituent les principaux chaînons manquants des relations ferroviaires entre les villes de l'arc méditerranéen.

Ces lignes nouvelles à grande vitesse doivent répondre à plusieurs fonctions complémentaires :

- Désenclaver les territoires non encore connectés à la grande vitesse (Var et Alpes-Maritimes)
- Renforcer les liaisons entre l'Europe du Nord et les deux branches de l'arc méditerranéen (PACA et Languedoc) mais aussi la Péninsule Ibérique.
- Faciliter (voire « révolutionner » en terme de temps de parcours) les liaisons entre l'Espagne, l'Italie et les métropoles de l'arc méditerranéen
- Offrir des liaisons « intercité » rapides et fréquentes entre les métropoles de l'arc méditerranéen français (exemple : Marseille - Nice en 1h15) et contribuer ainsi à l'émergence d'un véritable réseau de coopération entre les villes tout en favorisant le report modal de la route vers le rail pour le transport de voyageurs.
- Libérer des « sillons » ferroviaires sur les lignes classiques et résoudre la saturation de certains nœuds ferroviaires (Montpellier, Nîmes, Marseille, Côte d'Azur), ce qui permettra notamment de développer les liaisons TER à l'échelle des aires métropolitaines ou entre métropoles voisines.

Le débat public sur la LGV PACA (février - juillet 2005) a souligné l'importance d'une desserte « en ligne » des grandes pôles urbains (Marseille - Toulon - Est Var - Côte d'Azur) par des gares situées au cœur des agglomérations afin de :

- Structurer les relations entre métropoles et capter au mieux le trafic entre les grands pôles urbains de la région PACA (qui représentera au minimum 45% de la fréquentation totale de la future ligne nouvelle),
- Conforter les stratégies de renouvellement urbain des métropoles (EUROMEDITERRANNEE à Marseille, projet d'aménagement de la Rade de Toulon, projet de restructuration et de développement de la Basse Vallée du Var sur la Côte d'Azur).
- Favoriser l'interconnexion des réseaux de transports collectifs et limiter la mobilité automobile (en évitant une localisation excentrée des futures gares nouvelles).



4 - Des dysfonctionnements du système autoroutier largement imputables au poids des déplacements quotidiens au sein et entre les espaces métropolitains du delta, de l'espace méditerranéen et du grand sud est

4-1 - Le poids des déplacements quotidiens sur autoroute reflète les mutations de l'organisation urbaine

En dehors des jours « d'hyper pointe » touristique, la saturation des autoroutes de l'espace méditerranéen se manifeste principalement dans la traversée des aires métropolitaines (Montpellier pour l'A9, Aix en Provence et Côte d'Azur pour l'A8) ou à l'approche des grandes agglomérations (Aix-Marseille pour l'A51, l'A50 et l'A7, Toulon pour l'A57 et l'A50).

Cette saturation quasi-journalière traduit l'importance des trajets automobiles quotidiens (relations domicile / travail notamment) internes aux aires urbaines ou entre aires urbaines contiguës (Marseille - Toulon, Nîmes - Montpellier, Est varois - Métropole Azuréenne).
Ces flux locaux très importants et en progression reflètent un mode de développement urbain où l'accessibilité automobile facilitée par le développement des autoroutes a favorisé une intense périurbanisation de l'habitat (renforcée par la crise actuelle du logement dans les cœurs d'agglomération) ainsi que l'émergence de nouvelles polarités économiques et commerciales articulées sur les principaux nœuds routiers aux marges des agglomérations.

De ce fait, si le nombre de déplacements quotidiens par jour et par personne progresse peu, la croissance démographique, la hausse de la part de marché de l'automobile et l'augmentation constante de la longueur moyenne de chaque déplacement renforce le trafic routier (exprimé en nombre de véhicules x km parcourus quotidiennement).
Le trafic se concentre notamment sur les autoroutes qui constituent la véritable colonne vertébrale des déplacements internes aux aires métropolitaines (liaisons entre et vers les grands pôles d'emploi et d'activité notamment depuis les espaces d'habitat périurbain).

La nécessité de garantir l'écoulement des flux de transit au droit des grandes agglomérations et les conditions d'accès à ces dernières peuvent légitimer des projets de nouveaux contournements autoroutiers d'agglomération ou d'élargissement / dédoublement des autoroutes existantes.
Ces projets qui s'inscrivent dans un milieu urbain ou périurbain particulièrement contraint peuvent cependant se heurter à une acceptabilité sociale difficile (exemple récent de l'avis négatif rendu par la commission d'enquête publique du doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier) ou à des coûts de réalisation très élevés au regard des capacités de financement locales et des recettes de péage prévisibles.
En l'absence de mesures d'accompagnement (planification urbaine, restriction du nombre d'échangeurs, développement des transports collectifs, etc.), ces projets risquent par ailleurs d'induire une intensification de la périurbanisation et des déplacements pendulaires associés ce qui risque à terme d'annuler leur impact sur la fluidification du trafic.
Dans le cadre du débat public sur le contournement routier de Nice, ce type de réflexion a conduit les acteurs des Alpes-Maritimes à prendre partie pour une solution réduite et rapidement réalisable, s'accompagnant d'un grand projet de transports collectifs permettant d'inciter au report modal.

C'est pourquoi, dans l'attente ou en accompagnement des grands projets routiers, il est important de mettre en œuvre dès maintenant des mesures d'exploitation et de gestion du trafic dans la traversée des grandes agglomérations.
Ces mesures doivent permettre de domestiquer et de rendre acceptable la persistance d'une charge de trafic importante au regard de la capacité des infrastructures tout en contribuant à limiter les effets de périurbanisation induits par l'accessibilité routière.
A ce titre, le concept **« d'autoroute apaisée[7] »** (maîtrise et régulation en temps réel des vitesses pour optimiser les capacités d'écoulement du trafic

[7] Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur de la région grenobloise, Pour un chrono aménagement du territoire, vers des autoroutes apaisées, juin 2005.

et limiter la formation des bouchons) apparaît comme particulièrement intéressant d'autant plus qu'il induit des effets positifs sur la réduction du nombre et de la gravité des accidents mais aussi sur la maîtrise des consommations de carburant, des émissions de polluants et des nuisances sonores.
Mis en œuvre à Grenoble, ce concept est également étudié à Toulon en accompagnement du projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute A57 et a été évoqué sur l'autoroute A8 lors du débat public sur le contournement routier de Nice.

Ces mesures doivent être accompagnées par une réorganisation des systèmes de transports collectifs à l'échelle métropolitaine permettant de favoriser le report modal en lien avec des mesures d'accompagnement (urbanisme, gestion du stationnement).

4-2 - La nécessité de réorganiser les dessertes en transport collectif à l'échelle des aires métropolitaines pour favoriser le report modal

Alors que le réseau autoroutier structure les flux de déplacement à l'échelle des aires métropolitaines, l'offre de transports collectifs reste encore largement concentrée dans les cœurs d'agglomération.
Elle est peu adaptée pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens à l'échelle métropolitaine (entre les espaces périurbains et les cœurs d'agglomération ou entre les grands pôles d'une aire urbaine) : dessertes peu nombreuses ou trop lentes, nécessité de recourir à plusieurs réseaux (interurbain ou ferroviaire puis urbain).

Cependant, des initiatives émergent pour créer des liaisons rapides entre et vers les grands pôles des aires métropolitaines et pour faciliter la coordination des différents réseaux de transport : navettes cadencées par autocar entre Aix et Marseille et Nice et Sophia Antipolis, réouverture de la ligne Cannes - Grasse, développement des services TER autour des grandes agglomérations, aménagement de pôles d'échanges, mise en place de tarifications combinées urbain / interurbain ou urbain / TER, création de « syndicats mixtes Loi SRU » en charge de la coordination de l'offre de transport à l'échelle d'une aire urbaine ou d'un département, amélioration de la lisibilité et de l'attractivité de l'offre de transport (exemple : tarification unique des lignes TAM du Conseil général des Alpes-Maritimes)….
Ces initiatives rencontrent généralement un fort succès commercial ce qui démontre l'existence d'une demande « latente » qui ne s'exprimait pas faute d'une offre adaptée.
Elles peuvent servir de base pour définir des principes de réorganisation des systèmes de transports collectifs à l'échelle des aires métropolitaines capables d'impulser une véritable dynamique de report modal.

Premier principe : « un territoire métropolitain = un réseau de transport collectifs intégré et lisible pour l'usager » grâce à la coopération entre les autorités organisatrices de transport et à la coordination des dessertes (horaires, tarifs, information voyageur centralisée, etc.)

Second principe : une spécialisation des dessertes selon le besoin de déplacement à satisfaire (notamment au regard de la longueur du trajet) en distinguant trois niveaux :

- **Les dessertes métropolitaines** (TER, car par autoroute) entre et vers les grands pôles attractifs de la métropole ou entre deux métropoles voisines, avec un objectif de rapidité et de fréquence pour concurrencer les déplacements automobiles quotidiens « de longue distance » (plus de 5 à 10 km) qui contribuent fortement à la charge de trafic des axes autoroutiers.
- **Les dessertes d'agglomération,** sur les grands axes à l'intérieur des espaces urbains denses. L'objectif - déjà engagé dans de nombreuses agglomérations - est de créer une offre de transport à haut niveau de capacité et de qualité grâce aux TCSP (bus en site propre, tramway, métro) pour offrir une lisibilité, une vitesse commerciale, une fiabilité / régularité des horaires et un niveau de confort bien supérieurs à celui des réseaux de bus classiques
- **Les dessertes de proximité**, qui maillent le territoire (bus, car, transport à la demande)

Le développement des dessertes métropolitaines est un objectif fondamental pour offrir une alternative crédible à l'automobile sur les trajets quotidiens qui contribuent le plus à la saturation des axes autoroutiers.

Il se heurte cependant à des obstacles qu'il s'agit de résoudre dans une perspective de moyen et long terme.

Pour le ferroviaire :

- La **saturation des lignes ferroviaires** aux abords des grandes agglomérations et la difficulté à financer les investissements de mise à niveau nécessaires, création de points d'évitement et adjonction de voies nouvelles sur les lignes existantes, création de lignes nouvelles : contournements ferroviaires de Nîmes et Montpellier, LGV PACA et Languedoc).
- **Le coût d'exploitation**[8] **et d'investissement** (matériel roulant) nécessaire au développement de l'offre ferroviaire métropolitaine, notamment en raison du **niveau élevé des péages exigés par le gestionnaire d'infrastructure (RFF)** pour faire rouler des trains autour des grandes agglomérations en raison d'une tarification proportionnelle au niveau de saturation des voies.

Pour les cars express, la saturation des axes autoroutiers et les difficultés de circulation pour l'accès aux centres-villes viennent pénaliser la vitesse et commerciale et la régularité des dessertes.
Des mesures innovantes telles que **l'ouverture des bandes d'arrêt d'urgence à la circulation des autocars** (sous réserve de leur élargissement à 3,50 m) sont à envisager.

4-3 - Des mesures d'accompagnement indispensables pour favoriser le report modal et maîtriser à la source la croissance du trafic routier à l'échelle des aires métropolitaines.

[8] A titre indicatif, en PACA, le coût d'exploitation des dessertes TER (hors péages d'infrastructure) se situe autour de 15 € / train x km en intégrant l'amortissement du matériel roulant existant.
Sur les axes les plus chargés (lignes périurbaines classées en catégorie A), le péage de droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire exigé en outre par RFF s'élève à 14,5 € / train x km et 25 € par arrêt en gare aux heures de pointe.

1- Accompagner le développement des transports collectifs par une gestion stratégique du stationnement : un levier fondamental pour favoriser le report modal

Deux principes peuvent guider cette réorganisation des politiques de stationnement :

1 Offrir des places de stationnement (parkings relais) autour des points d'arrêt des principales lignes de transports collectifs afin de rendre possible les rabattements en voiture.
2 Dans les espaces bien desservis par les transports publics, limiter l'offre de stationnement « de longue durée » à destination des actifs (ce qui permet par ailleurs de libérer des places pour la clientèle des commerçants ou les résidents).

2 - Accompagner le développement des transports collectifs par un programme d'amélioration des cheminements piétons entre les arrêts et les principaux quartiers ou équipements desservis dans un rayon de 500 m autour des stations.

3 - Jouer sur les localisations pour maîtriser la demande de déplacements (dans une perspective de long terme) :

- Privilégier une localisation de l'urbanisation future à proximité des pôles existants et des axes bien desservis par les transports collectifs
- Recentrer le développement de l'offre de logements pour actifs dans un rayon de 20 minutes de transports collectifs autour des principaux pôles d'emplois"
- Maîtriser le développement des activités commerciales autour des échangeurs autoroutiers
- Favoriser le développement des équipements et commerces de proximité dans les quartiers non équipés.

Les politiques locales de planification et de programmation (Schémas de Cohérence Territoriaux, Plans de Déplacements Urbains, Programmes Locaux de l'Habitat, action foncière publique locale, etc.) sont les leviers privilégiés pour définir les modalités de mise en œuvre de ces principes de manière adaptée aux spécificités de chaque territoire.

Conclusions

La problématique fondamentale du débat public sur l'organisation des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien n'est pas de « moins se déplacer », mais de se « déplacer mieux » notamment pour :

- Anticiper les conséquences du renchérissement du coût des carburants pétroliers,
- Contribuer à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre
- Contribuer à la maîtrise du trafic automobile sur les axes autoroutiers notamment au droit des aires métropolitaines.

Au-delà de ce propos général sur les politiques de déplacement, **l'ambition de cette contribution du Réseau des Agences d'Urbanisme de l'Arc Méditerranéen est de souligner l'importance des considérations relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme autour d'un double objectif.**

Premier objectif - Structurer l'espace méditerranéen français et appuyer le développement de ses territoires :

- Grâce à l'amélioration des relations physiques (notamment ferroviaires) entre les métropoles
- Grâce à la mise en œuvre de démarches et d'outils de prospective territoriale communs (observatoire de la métropolisation, etc) à l'échelle de l'espace méditerranéen.
- Grâce à une accessibilité voyageurs renforcée de l'arc méditerranéen français vers l'Europe du Nord avec les LGV.
- Grâce à une plus grande ouverture vers l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

Deuxième objectif - Organiser le développement des aires métropolitaines pour limiter la croissance du trafic routier « quotidien » qui contribue largement à la saturation des grands axes autoroutiers.

Pour atteindre ces deux objectifs, le réseau des Agences d'Urbanisme soutient plus particulièrement la mise en œuvre des mesures suivantes.

1 - L'aménagement d'une ligne à grande vitesse ferroviaire circumméditerranéenne (entre Barcelone, Gène et Milan) qui dessert « en ligne » l'ensemble des pôles urbains de l'arc méditerranéen français par des gares localisées au plus près des cœurs des agglomérations, afin de favoriser la mise en réseau des métropoles de l'espace méditerranéen français et leur ouverture vers l'Europe du Nord.
A ce titre, le réseau des Agences d'Urbanisme soutient la réalisation des projets de LGV Languedoc et de LGV PACA (dans son tracé dit « des métropoles du Sud » connecté à l'Italie) ce qui nécessite leur inscription rapide dans le schéma des réseaux tran-européens de transport (RTE).

2 - L'aménagement du corridor multimodal de transport fret reliant la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord et à l'Italie, en privilégiant le développement des modes alternatifs à la route :

- Renforcement de l'infrastructure ferroviaire vers l'Europe du Nord (contournements mixtes de Nîmes et Montpellier, ligne nouvelle mixte Perpignan - Montpellier, contournement ferroviaire de Lyon, LGV mixte Rhin - Rhône (branche Sud), magistrale ECO-FRET) et vers l'Italie (liaison mixte Lyon - Turin et à plus log terme Montgenèvre).
- Renforcement des liaisons fluviales (axe Rhône - Saône et sa connexion éventuelle avec le réseau fluvial de l'Europe du Nord).
- Renforcement des lignes de cabotage maritime et de « merroutage » notamment entre l'Espagne, la France et l'Italie.

3 - L'arrimage des ports de la façade méditerranéenne française (et notamment du Port Autonome de Marseille au regard de ses objectifs de développement du trafic container) au corridor multimodal fret reliant la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord et à l'Italie, en privilégiant le développement des modes alternatifs à la route et les relations vers l'Europe du Nord.
A ce titre, il est absolument nécessaire que la prochaine révision du schéma des réseaux tran-européens de transport intègre pleinement la desserte fret du Port de Marseille - Fos.

4 - La mise en place de politiques volontaristes permettant un transfert modal conséquent vers la voie maritime notamment par la mise en place d'un dispositif « d'autoroutes de la mer » attractif pour les liaisons entre l'Espagne et l'Italie.

5 - La « mise à niveau » du réseau ferroviaire régional pour permettre le développement des dessertes métropolitaines par TER, mais aussi réserver la possibilité d'un recours accru au fret ferroviaire pour l'approvisionnement des grands centres urbains.
Les projets de lignes nouvelles à grande vitesse sont un élément déterminant pour désaturer les lignes classiques, cependant, leur échéance de réalisation parfois lointaine nécessite de prévoir des investissements à plus court terme.
Il s'agit également de réhabiliter certaines branches des « étoiles ferroviaires » locales au regard de l'épaississement des territoires de l'arc méditerranéen (exemple des liaisons Nîmes - Alès ou Aix - Marseille - Manosque - Sisteron dans la perspective de l'implantation d'ITER).

6 - La généralisation des dispositifs innovants d'exploitation et de gestion du trafic sur les autoroutes notamment au droit des aires métropolitaines (dans l'esprit du **concept « d'autoroute apaisée »**) où la maîtrise et la régulation des vitesses permet d'améliorer la fiabilité des temps de parcours et la capacité d'écoulement du trafic.
La mise en œuvre de ces dispositifs pourra être complétée à court ou moyen terme par des **mesures ponctuelles d'aménagement sur place des axes existants** afin de :

- Augmenter localement la capacité si cette dernière est « structurellement » insuffisante.
- Mettre en sécurité certaines sections particulièrement accidentogènes,
- **Faciliter la circulation des transports publics** (par exemple en élargissant les bandes d'arrêt d'urgence pour les ouvrir à la circulation des lignes régulières d'autocar express).

7 - Pour certains espaces doivent être également envisagées des possibilités de régulation et de réduction du trafic fret, notamment en fonction des contraintes spécifiques de ces territoires et de leurs choix de développement accès sur l'attractivité et la qualité de l'environnement (Côte d'Azur).

8 - Pour ce qui concerne l'opportunité des aménagements « lourds » du réseau autoroutier proposés dans le cadre du débat public (création d'un nouvel itinéraire alternatif A79 par le piémont cévenol ; mise à 2x4 voies ou à (2+3)x(2+3) voies des autoroutes A7 et A9), **le réseau des Agences d'Urbanisme de PACA émet un avis plutôt réservé au regard d'un contexte marqué par :**

- **Le renchérissement du prix des carburants pétroliers** (qui a induit une baisse qualifiée d'historique de la consommation d'énergie affectée aux transports en 2005 en lien avec une diminution des kilométrages parcourus[9]) et les **perspectives de « pic de la production de pétrole » à l'horizon 2015 - 2025**.
- Les limites techniques ou économiques des solutions alternatives existantes ou potentielles pour la propulsion des véhicules[10].
- **Des besoins financiers importants pour le développement des autres modes de transport** (lignes ferroviaires nouvelles, transports collectifs urbains, etc.) alors que les capacités de financement publiques des grandes infrastructures sont limitées.

9 - Au-delà de ces actions sur les infrastructures de transport, le réseau des Agences d'Urbanisme de l'Arc Méditerranéen soutient la mise en œuvre des **mesures permettant de maîtriser à la source la**

---

[9] Ministère de l'Economie et des Finances, Bilan énergétique de l'année 2005 en France, mis en ligne sur Internet le 14 avril 2006.

[10] A titre d'exemples (source : rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur les nouvelles technologies de l'énergie et la séquestration du carbone enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 15 mars 2006) :
- La mise au point d'une filière de production d'hydrogène non génératrice d'émission de gaz à effet de serre nécessiterait une augmentation considérable de la production électrique nationale (donc la construction de nouveaux réacteurs nucléaires). Par ailleurs, la technologie de la pile à combustible nécessite encore de nombreux perfectionnements pour être industrialisée à un prix acceptable.
- Le recours aux biocarburants restera durablement une ressource d'appoint (objectif fixé par la commission européenne d'une part de 20% de biocarburants à l'horizon 2020). De plus, leur compétitivité sur le marché est conditionné par des prix du pétrole supérieurs aux niveaux actuels (au-delà de 75 à 90 $ le baril).

progression du trafic routier et de favoriser le report des déplacements de voyageurs ou de marchandises vers les modes alternatifs.

Parmi les actions qui entrent dans le champ de compétence des **politiques locales d'aménagement**, il faut notamment citer :

- **L'urbanisme et l'aménagement de l'espace** (localisation du développement futur autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs, renouveau de l'offre de logement à proximité des grands pôles d'emplois, réserves foncières pour aménager des sites d'approvisionnement logistiques urbains connectés au réseau ferroviaire).
- **L'organisation des réseaux de transports collectifs à l'échelle des aires métropolitaines** et la mise en place de dessertes « express » entre et vers les grands pôles d'emplois.
- **La gestion stratégique des capacités de stationnement** pour inciter au report modal et maîtriser le trafic routier à destination des centres-villes.
- **Les incitations aux changements de comportement et une meilleure organisation des déplacements quotidiens ou touristiques** (plans de déplacements d'entreprise, d'administrations et d'établissements scolaires ; mise en œuvre de produits « tourisme sans voiture » notamment dans les principales agglomérations touristiques du littoral méditerranéen ; co-voiturage et autopartage)