



Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

Politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien

Débat public

Claude VALLETTE,
adjoint au maire de
Marseille,
commission
aménagement du
territoire de la CU-
MPM
Marseille,
Auditions
publiques,
17.05.06





I la Place et le rôle de la métropole marseillaise: un enjeu national



La place de la métropole marseillaise dans le débat public s'inscrit dans une réflexion plus globale sur les déplacements au delà des enjeux du couloir rhodanien

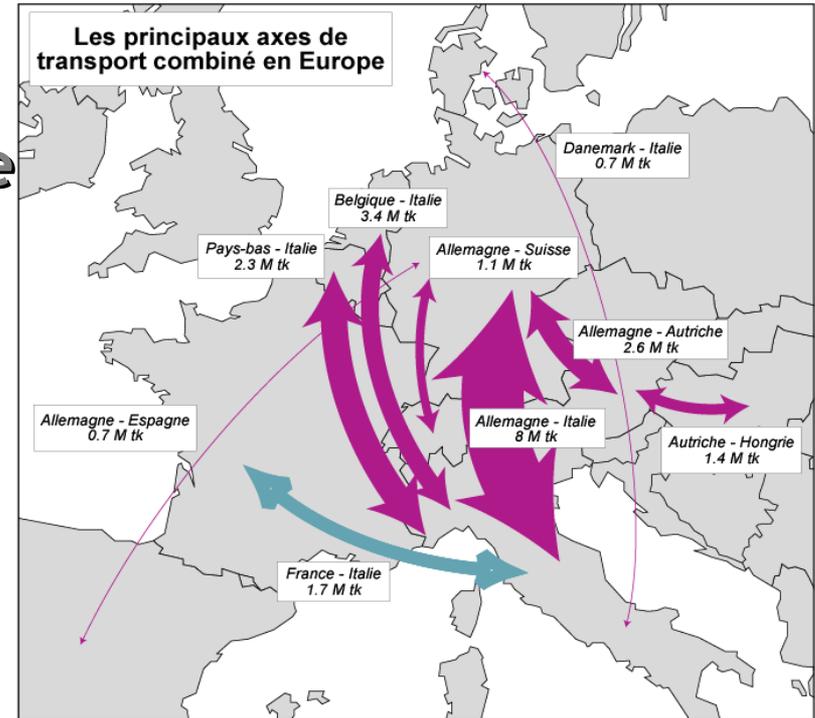
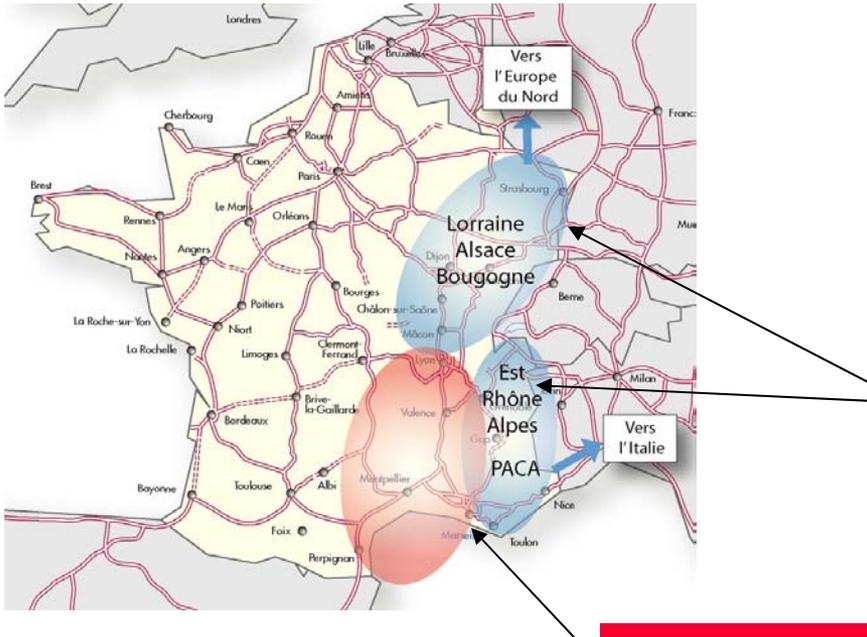
-Marseille-Fos, premier port de France et de méditerranée

-La porte de la France sur la méditerranée, au débouché du couloir rhodanien, au cœur de l'arc latin et de l'arc méditerranéen

II La situation du couloir rhodanien et au delà...

- sur ses trois branches**
- dans le contexte des flux
d'échange entre les territoires
européens**

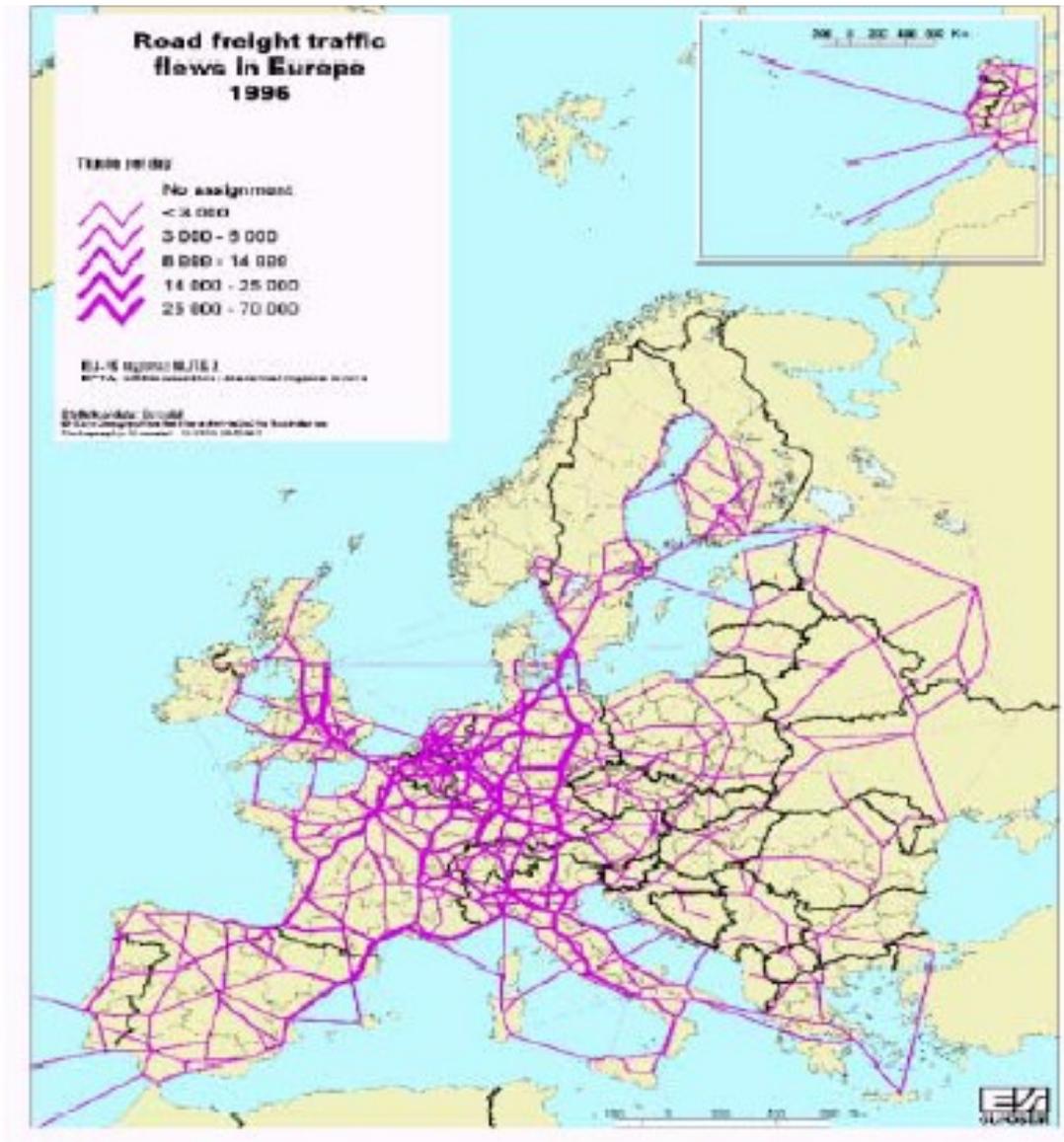
Le couloir rhodanien doit être regardé dans son contexte national et européen



Source : UIRR 2003
Réalisation : SAMARCANDE 2006

Autres Zones qui devraient faire partie du débat

Zone d'études du débat



La LGV PACA



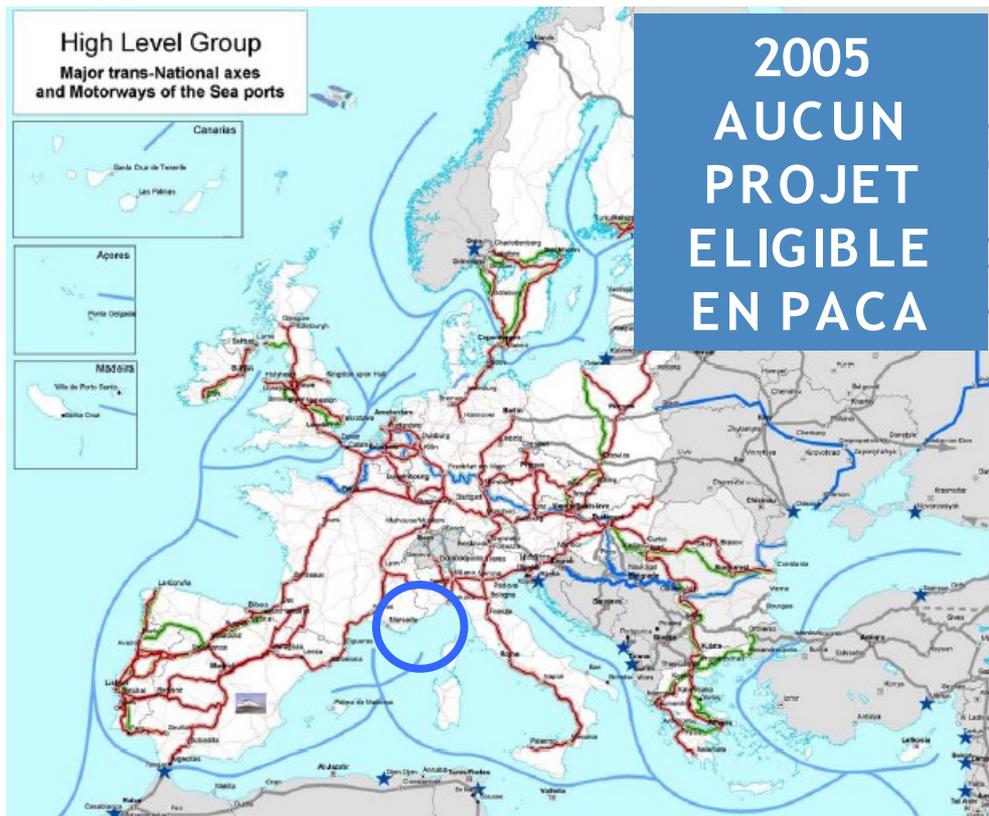
- ◆ Une décision attendue en 2007
- ◆ L'enjeu de la poursuite vers l'Italie
- ◆ L'articulation nécessaire avec les politiques d'aménagement



III ce qui inquiète la métropole

Les réseaux trans-européens de transport : des risques de marginalisation non négligeables

« Extension des grands axes transeuropéens de transport
vers les pays et régions voisins »

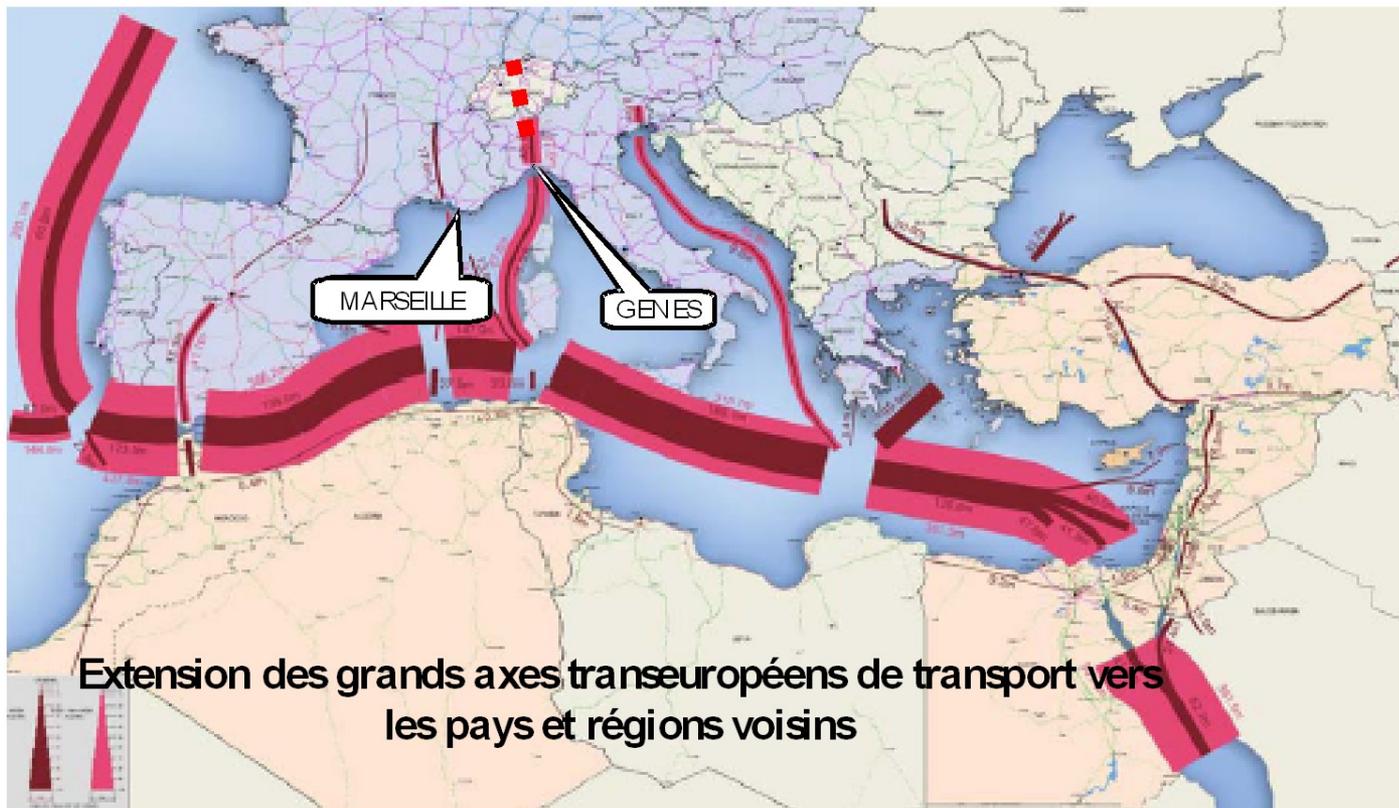


◆ Marseille Fos et la région PACA absents des cartes européennes

◆ De puissants corridors Nord-Sud concurrents : Gênes-Rotterdam (tunnels suisses), Espagne-Lyon-Allemagne (tangentant la métropole à l'ouest)

◆ Un corridor 5 Lisbonne-Kiev évitant la Métropole Marseillaise

Rapport du groupe à haut niveau
présidé par LOYOLA DE PALACIO (novembre 2005)



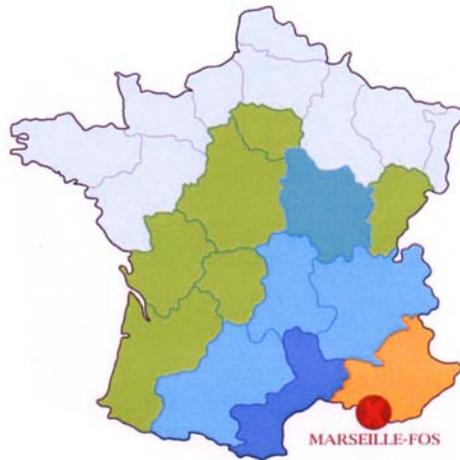
Volumes de trafic dans la région méditerranéenne à l' horizon 2020

IV nos projets et leurs conditions de réalisation

- dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise
- la grande accessibilité: être branché sur les grands corridors européens

Le port: le projet FOS 2XL

En 2001



En 2010

2010 avec Fos 2XL



- Doubler la capacité (700 000 à 1,5 millions d 'EVP)
- Un rééquilibrage modal

	Répartition actuelle	Répartition avec Fos 2XL
Part du fleuve	3%	10%
Part du rail	17%	30%
Part de la route	80%	60%

- 4000 à 4500 emplois directs et indirects



POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

l'AMM: Les autres investissements logistiques indispensables

◆ FERROVIAIRE :

- autres investissements prévus au contrat de plan : création de nouvelles plate-formes de transport combiné à Grans Miramas (chanter rail route) et Cavaillon, Augmentation de capacité sur le Canet et Mourepiane

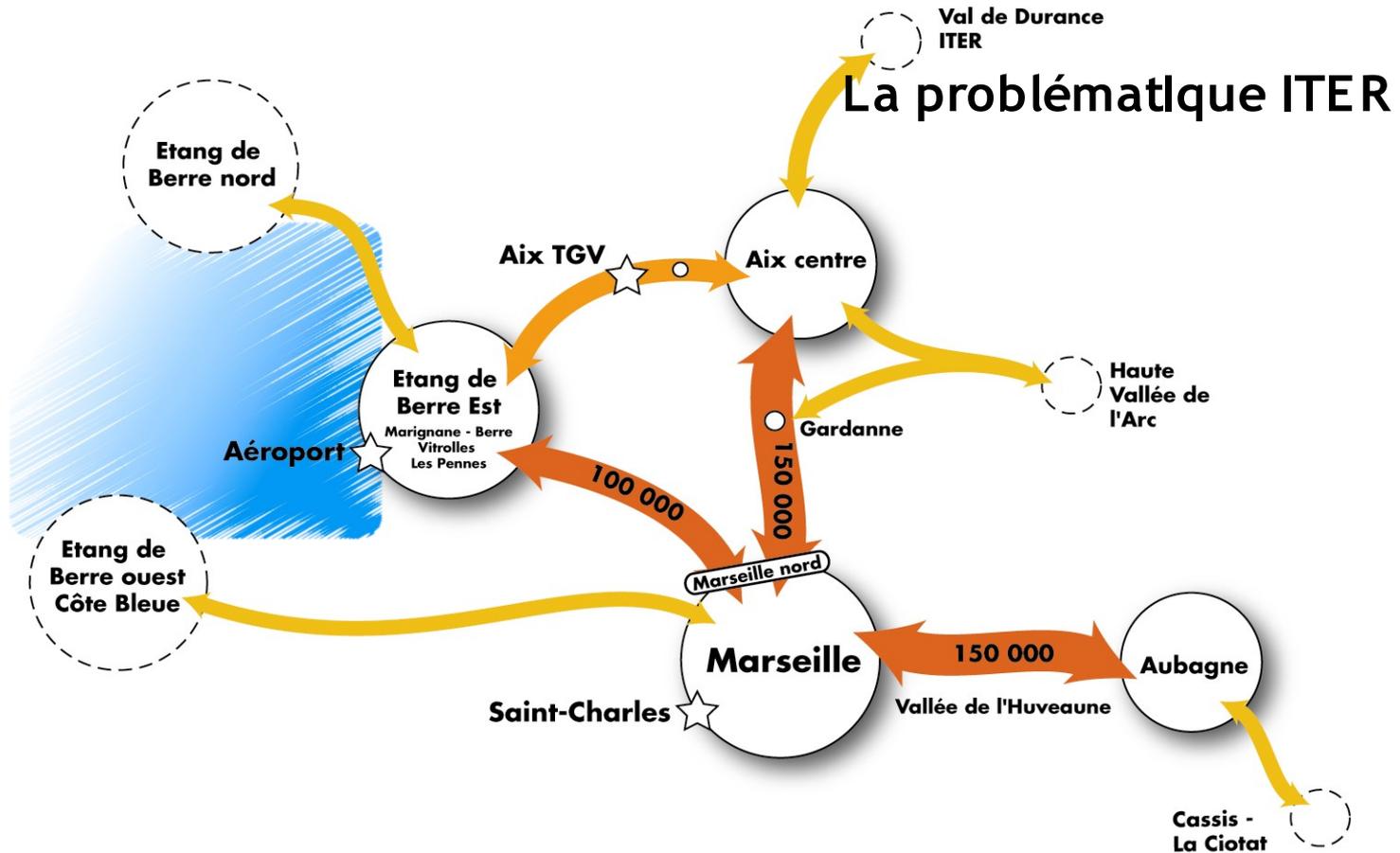
◆ FLUVIAL :

- améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial : port fluvial d'Arles

◆ ROUTIER :

- A 56 Fos Salon, contournement d'Arles , contournement de Port de Bouc

L'AMM, Les voyageurs: le Réseau Express Métropolitain



La grande accessibilité

-ENTRE LYON ET MARSEILLE

L'accroche de **Marseille Fos au couloir rhodanien** : aucune proposition n'est présentée dans le rapport Blanchet pour renforcer à terme la desserte de Fos

◆ FERROVIAIRE :

- voie dédiée au fret (ligne droite du Rhône) et contournement de Lyon
- Mise au gabarit des tunnels
- Arbitrage Fret - TER dans l'espace métropolitain

◆ FLUVIAL :

- Améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial
- Gros investissement port Édouard Herriot à Lyon

◆ ROUTIER :

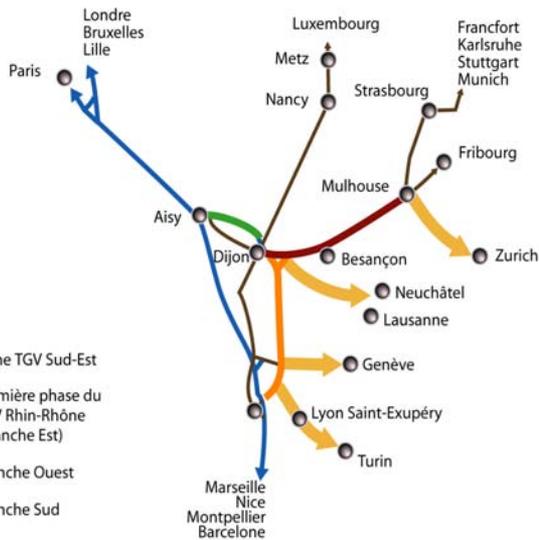
-rationaliser la gestion de l'autoroute (voie réservée aux camions sur l'A7?)

-en l'absence d'autres solutions, élargir l'A7 plutôt que d'aller dans des zones sensibles

La grande accessibilité

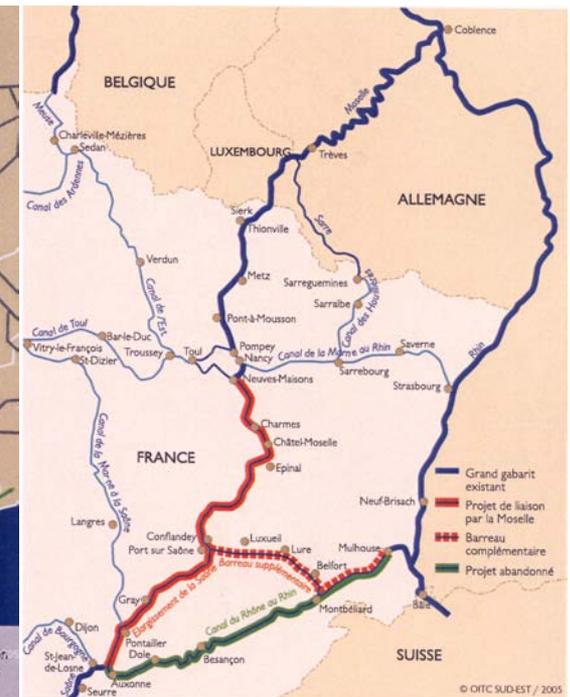
-AU NORD DE LYON

◆ Le TGV Rhin-Rhône



◆ La magistrale éco-fret

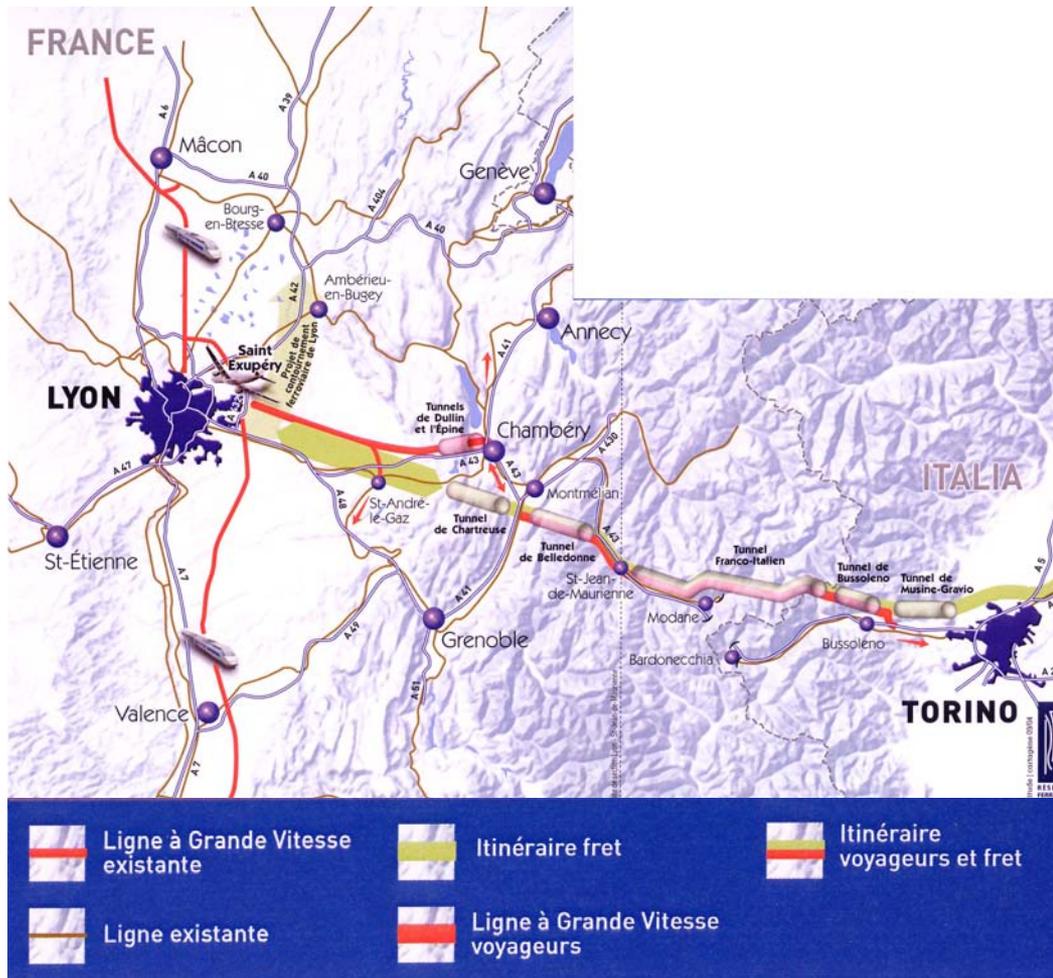
◆ Les projets de canal



Les alternatives au couloir rhodanien

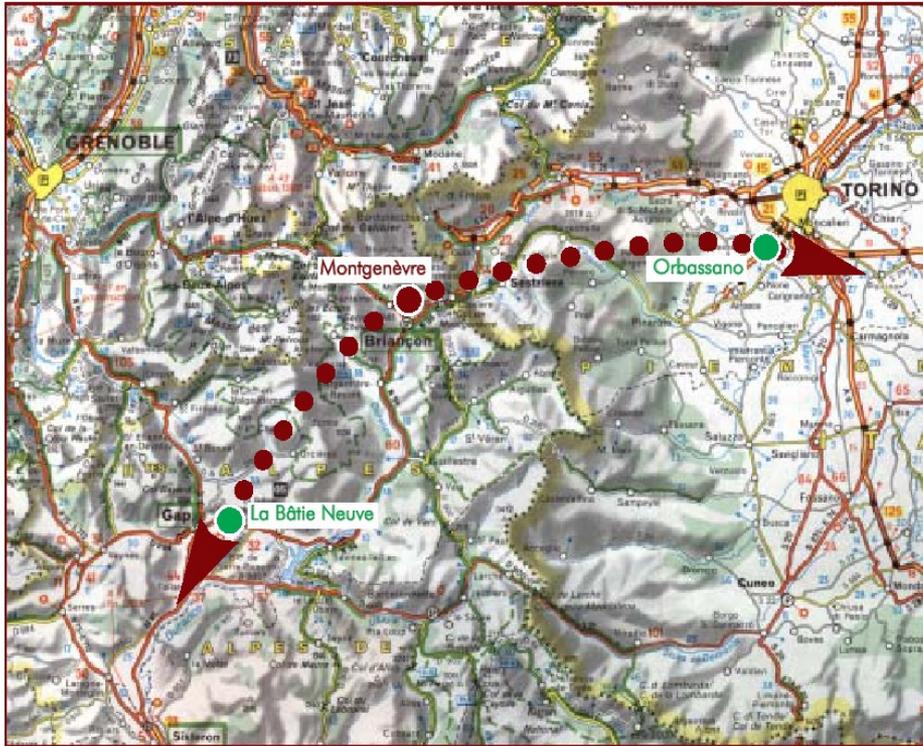
- **Désengorger le couloir rhodanien en terminant les axes nord sud routiers alternatifs :**
 - terminer l'A51 vers Grenoble et vers la Bâtie neuve (Italie)
 - terminer L'A75 vers Montpellier et Béziers
- **Mieux répartir les infrastructures et les flux de marchandises et de voyageurs vers l'Italie afin de ne pas encombrer inutilement le couloir rhodanien**
- **Une alternative complémentaire au Lyon Turin, le Montgenèvre, vers Orbassano et Turin**
- **la LGV PACA pour assurer le passage du corridor n°5 vers Milan par Marseille**

Le Lyon - Turin, un projet incertain...



- ◆ Opportunité ou menace pour la métropole marseillaise?
- ◆ Le poids du contexte
 - Des flux de marchandises en baisse
 - Un doublement prévu du tunnel existant
 - Une forte concurrence à venir des tunnels suisses

Le tunnel du Montgenèvre... un projet à étudier



- ◆ Désenclaver les hautes alpes et la vallée de la Durance
- ◆ Accroître l'hinterland du PAM vers l'Italie du nord, la suisse et l'Allemagne
- ◆ Capter à terme des flux de transit
- ◆ Prévisions de trafics modestes (900 Voyageurs jours, 3 millions de tonnes)
- ◆ Pentés élevées pour le fret (25 %)



IV autres pistes de réflexion...

- ◆ L'amélioration du transport ferroviaire :
 - des • optimiser les circulations des trains (par une gestion plus efficace des sillons ferroviaires)
 - développer le transport combiné
 - augmenter la longueur des trains de fret (+ de 1000 m)
 - mettre en place des services d'autoroutes ferroviaires de plaine
 - améliorations commerciales

- ◆ L'amélioration du transport fluvial :
 - améliorer l'exploitation du mode fluvial
 - faire évoluer les technologies et l'organisation du transport fluvial
 - développer les autoroutes de la mer

- ◆ L'amélioration du transport routier (dans et hors AMM):
 - optimiser le fonctionnement du réseau autoroutier



- ◆ Faire évoluer les comportements
 - fiscalité, etc...

- ◆ utiliser des ressources énergétiques non génératrices de gazs à effet de serre

- ◆ Faire du développement durable une réalité