

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

**Comment
Marseille et sa
communauté
urbaine voient-
ils l'avenir ?**

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

débat public: séance du 12.04.06



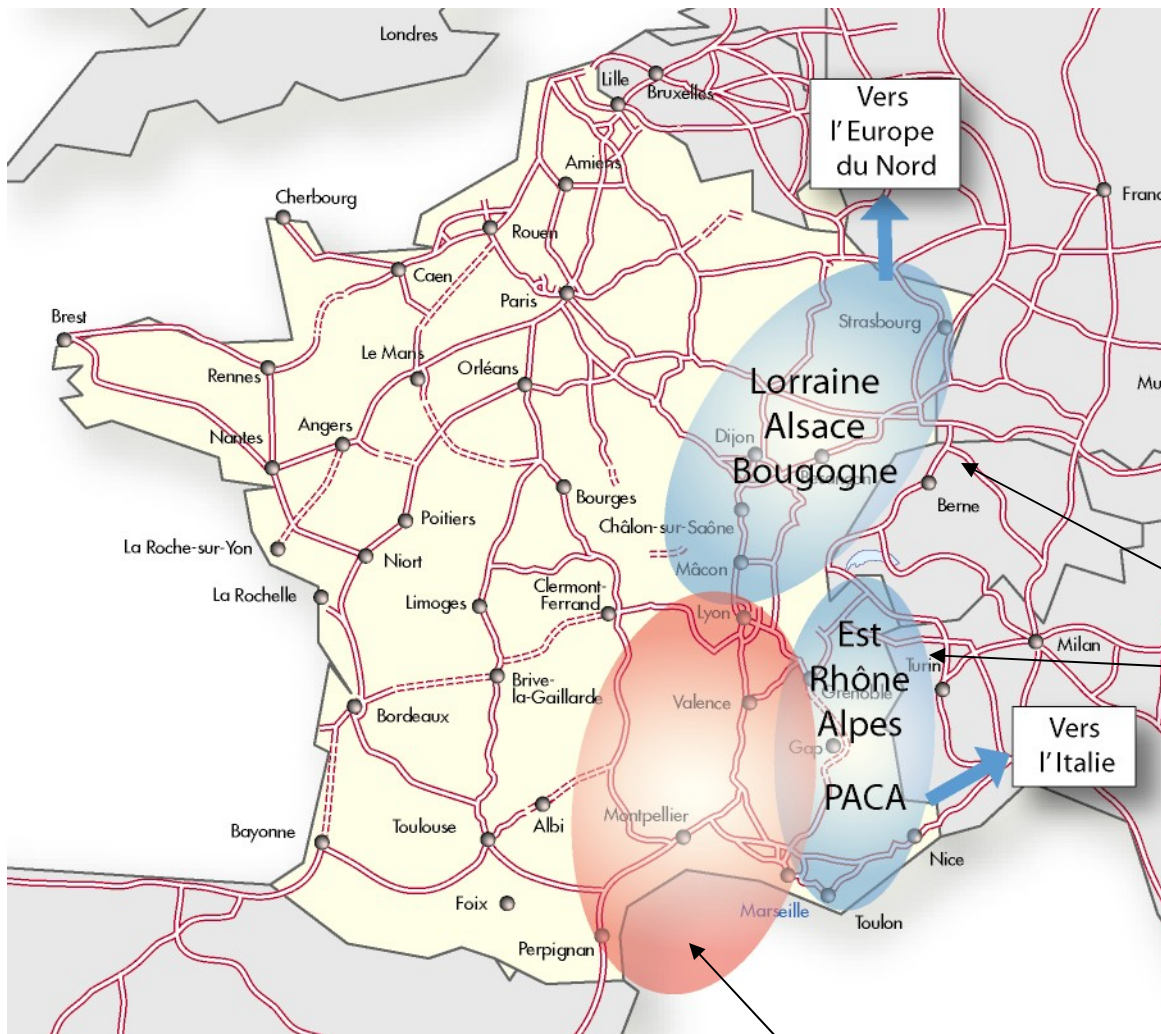


Le débat public: Une réflexion globale indispensable, au delà des enjeux A7 A9

En préambule:

Nous ne sommes pas sur un débat
d'infrastructures
mais sur des décisions à prendre après une
réflexion globale

Un périmètre du débat public trop resserré



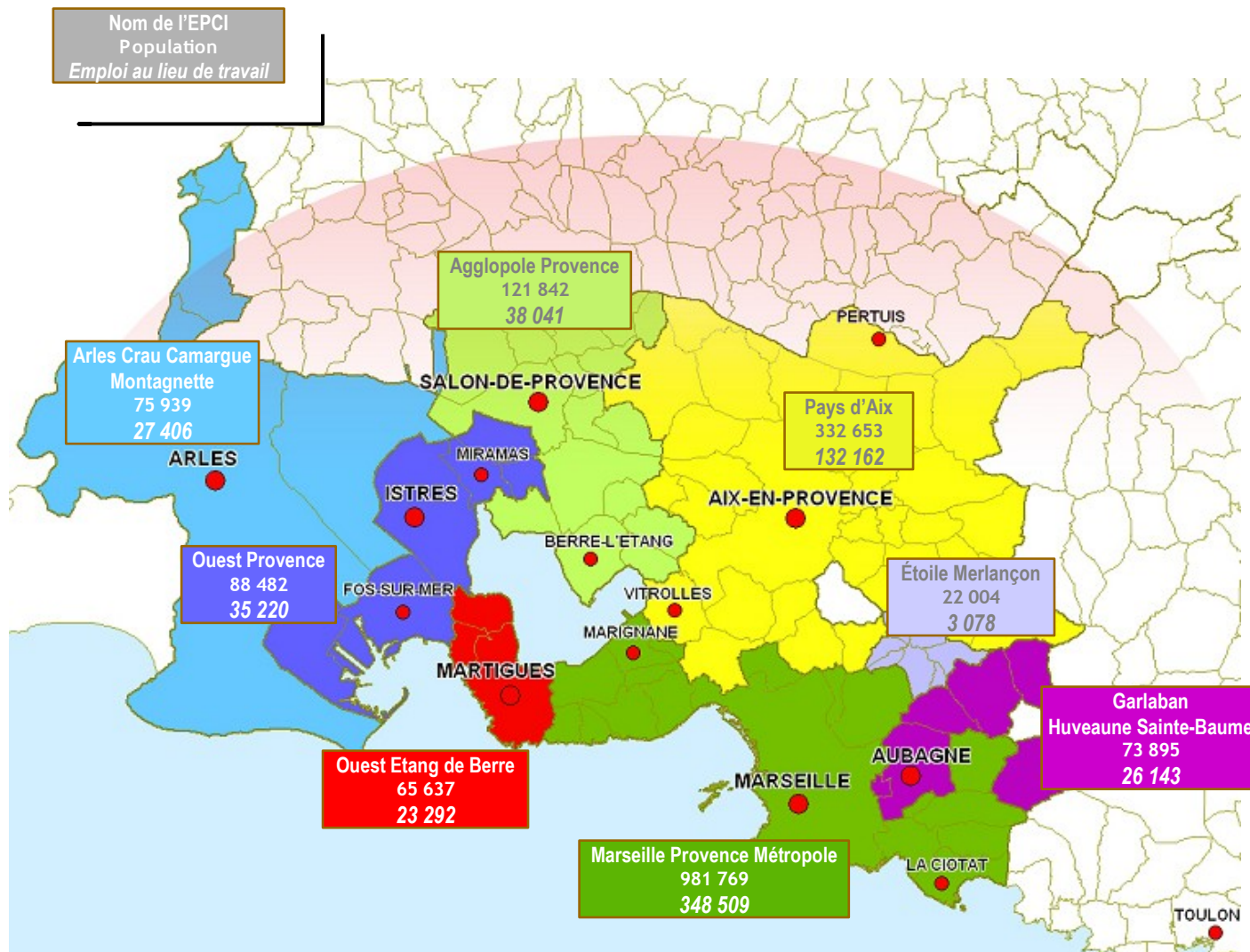
**Autres Zones
qui devront
faire partie du
débat**

Zone d'études du débat

Les enjeux pour Marseille portés par les acteurs politiques et économiques

- 1 Construire le grand Marseille (le projet métropolitain)
- 2 Préserver la place de Marseille « Ville centre » de l'aire métropolitaine
- 3 Travailler sur une échelle européenne de territoire (le « delta méditerranéen » demain ?)

1- Construire le grand Marseille



Horizon 2020

+ 150 000 hab.

à

+ 200 000 hab.



Population

1 800 000 hab.

1999

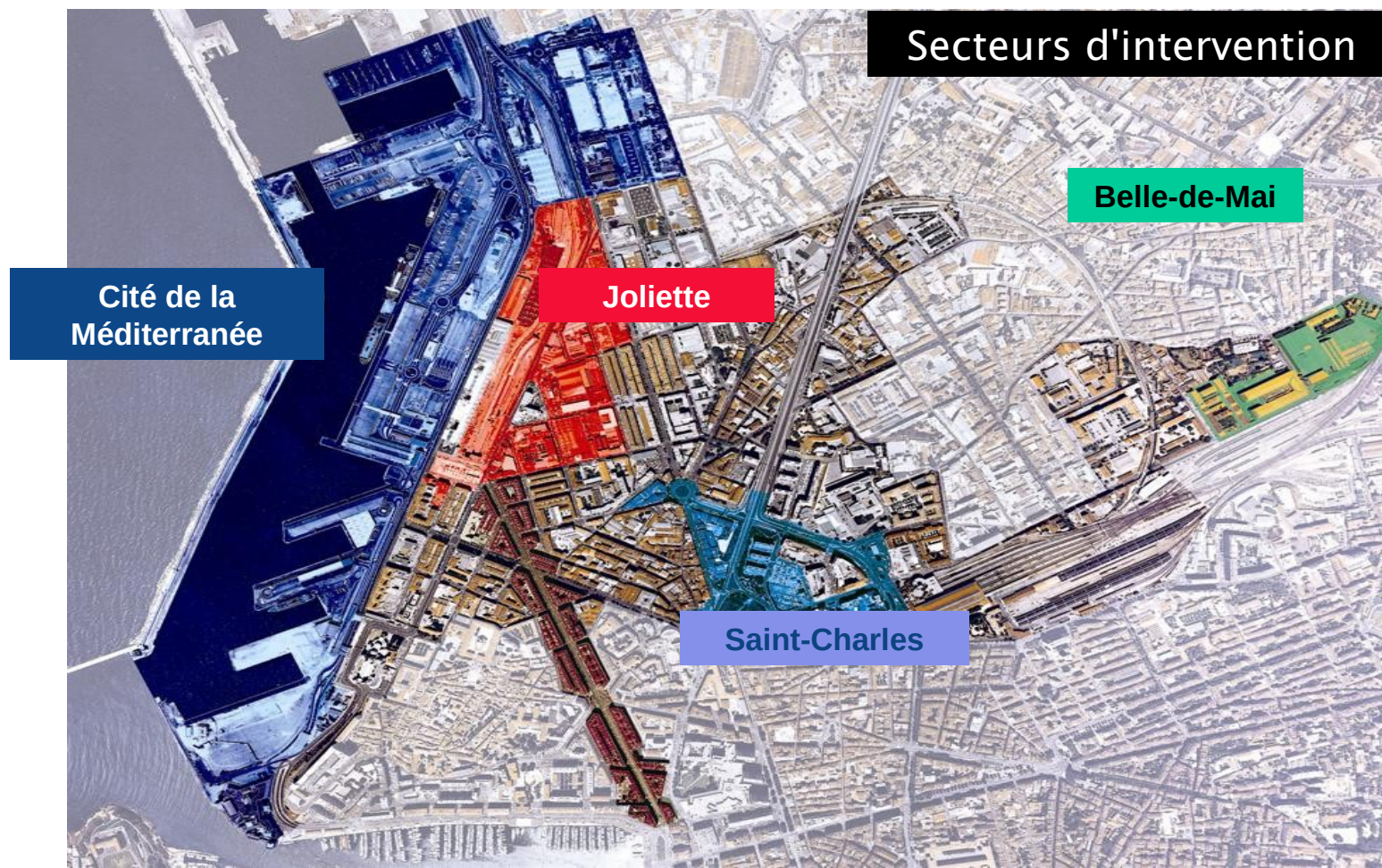
5

1- Les axes forts du projet métropolitain

- Une métropole qui rayonne (pôles de compétitivité, le rayonnement universitaire et culturel...)
- Une métropole qui fonctionne (Les déplacements et l'accessibilité... etc)
- Une métropole qui préserve le cadre de vie et assure un développement durable

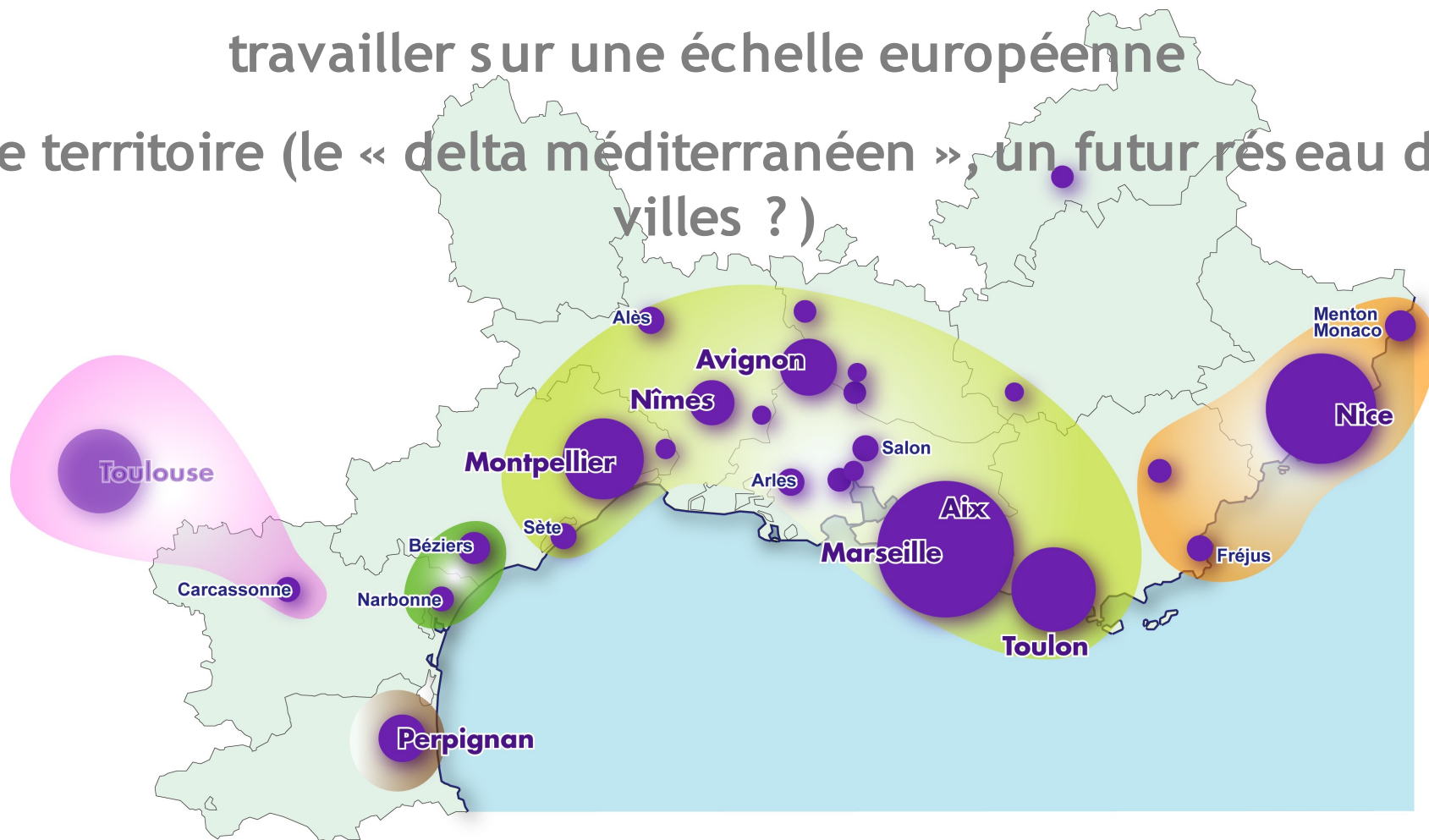
2- la place de la ville centre: l'exemple d'Euroméditerranée

Marseille ville port et ville internationale: l'essence et l'ambition de la ville



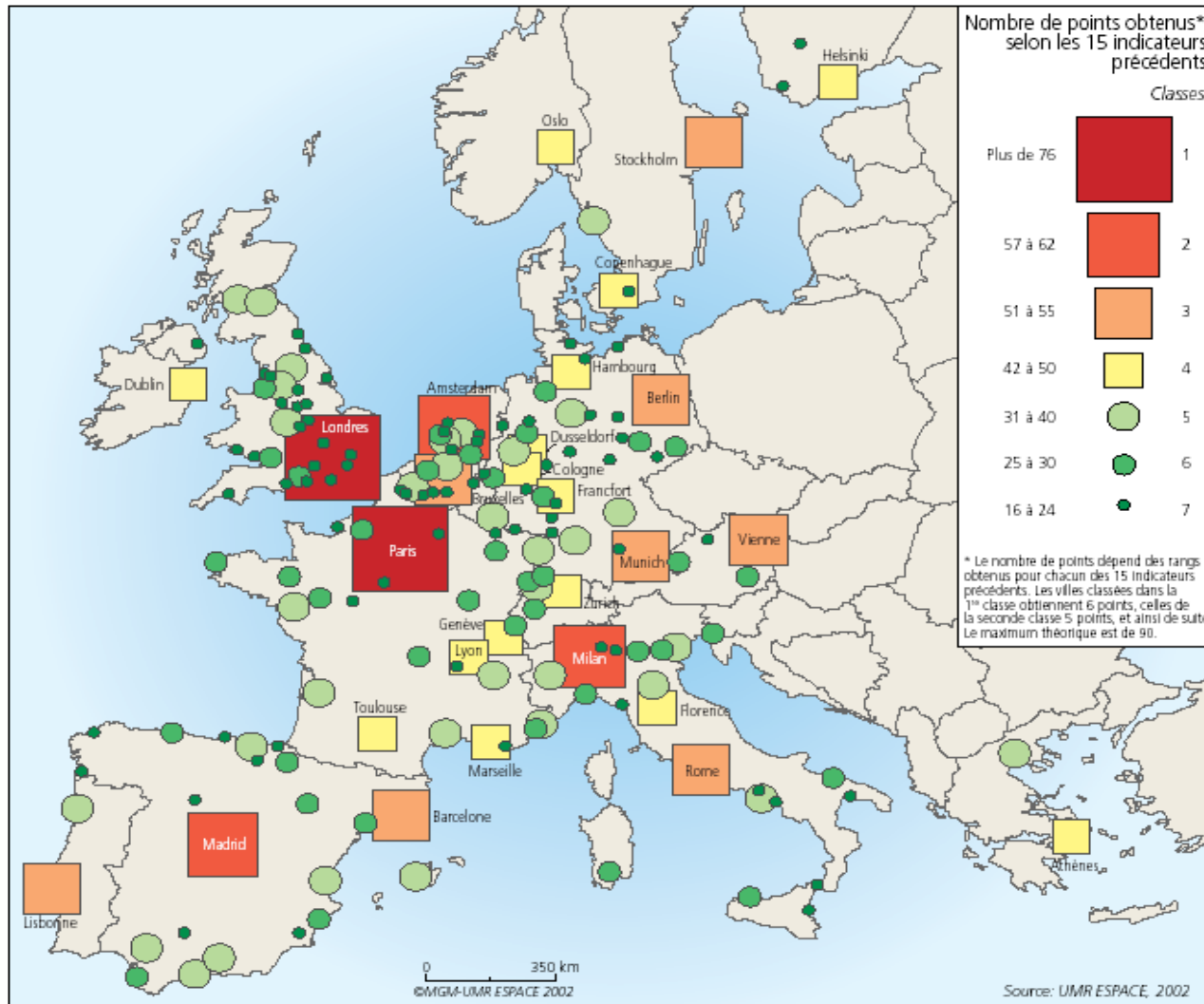
3- l'échelle européenne

travailler sur une échelle européenne
de territoire (le « delta méditerranéen », un futur réseau de
villes ?)



- Notre ambition: intégrer le top 20 des métropoles européennes
- La condition: Un positionnement international à préserver et à renforcer

- Un positionnement international qui s'affirme progressivement



En 10 ans,
l'agglomération s'est
élevée dans la
hiérarchie des villes
européennes

Au 23^e rang sur 180,
elle rejoint désormais
la classe 4 des
« grandes villes
d'importance
européenne »

Les atouts à préserver

- 1- Préserver le positionnement de Marseille par rapport à Gênes et Barcelone, et maintenir la situation actuelle de pivot nord-sud est-ouest
- 2- Une situation de débouché pour la France en méditerranée:
 - Marseille et le Maghreb
 - Un positionnement privilégié pour capter les trafics en provenance d'Asie (un avantage sur les ports du nord)

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



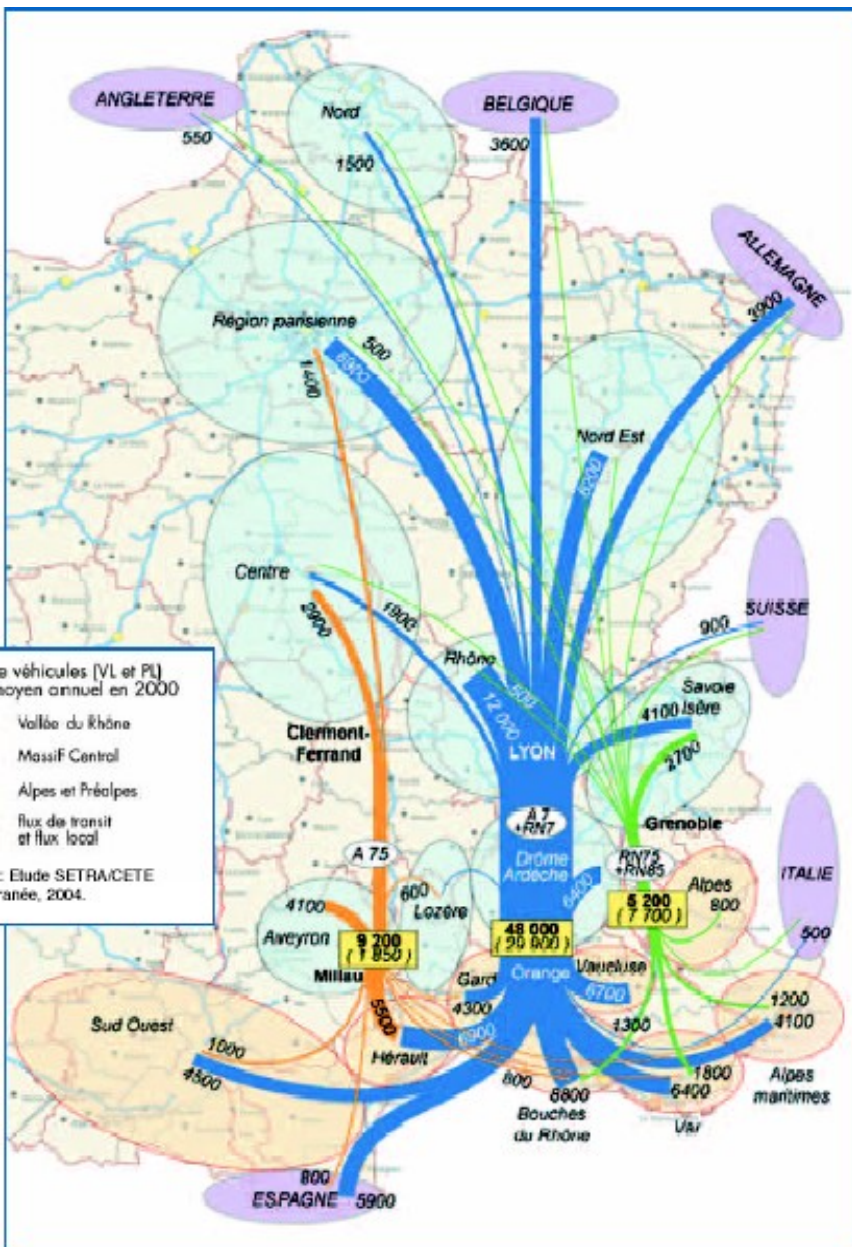
Source : Office Intermodal des Transports et des Communications de Sud-Hist.

**Qu'entraîne la saturation du sillon rhodanien
et
de l'arc languedocien pour le fonctionnement
de la métropole ?**

La grande accessibilité

-le fret

-les voyageurs



Le fret

la vocation logistico-portuaire, un secteur majeur pour l'économie métropolitaine: risques à terme de déséquilibre en accroissant les concurrences sur notre hinterland traditionnel

- l'axe languedocien modernisé: un avantage pour Barcelone et les ports espagnols ?
- les tunnels suisses, un nouvel axe nord sud pour Gênes
- l'exclusivité du Lyon-Turin pour le corridor n°5: une saturation supplémentaire pour le couloir rhodanien Le Montgenèvre, un projet pour l'avenir ?

Le port de Marseille-Fos : Ne doit-il être qu'un port pétrolier?

◆ L'impact du développement des trafics d'extrême orient sur les places portuaires méditerranéennes

- Des points de touche privilégiés pour le trafic Asie Europe : entre 3 et 5 jours de route en moins que pour l'Europe du Nord
- Des avantages potentiels du fait de la saturation des réseaux et des ports du nord de l'Europe

PORTS	1990	2000
Ports méditerranéens	29%	35%
Ports du nord	60%	54%

La part respective dans le trafic

PORTS	Trafic
Valence	500%
La Spezia	480%
Gênes	370%
Barcelone	314%
Marseille	66%

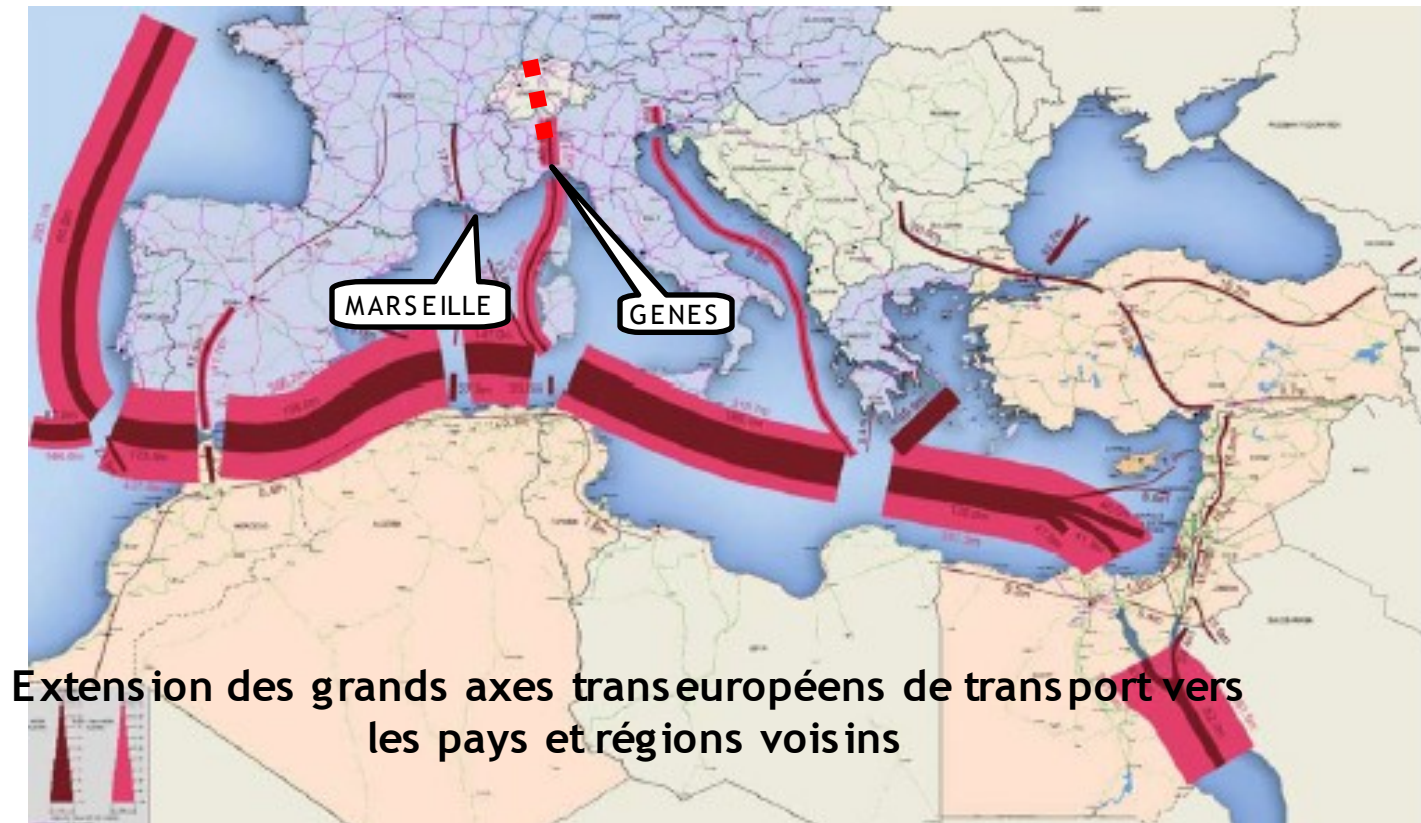
*Augmentation du trafic conteneurs
entre 1985 et 2002*

◆ Mais qui profite moins à Marseille-Fos

La part de marché, entre 1980 et 2002, est passée de **30% à 12%** en conteneur (malgré l'espace disponible à Fos)

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

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



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

les voyageurs

PACA territoire d'accueil du « tourisme »

- La LGV PACA et l'accès à l'Italie, projet majeur n°1 des infrastructures
- Réaliser l'intégralité de l'arc méditerranéen
- Assurer l'accroche d'Aix Marseille dans les grands déplacements ferrés européens: Le « scénario des métropoles »

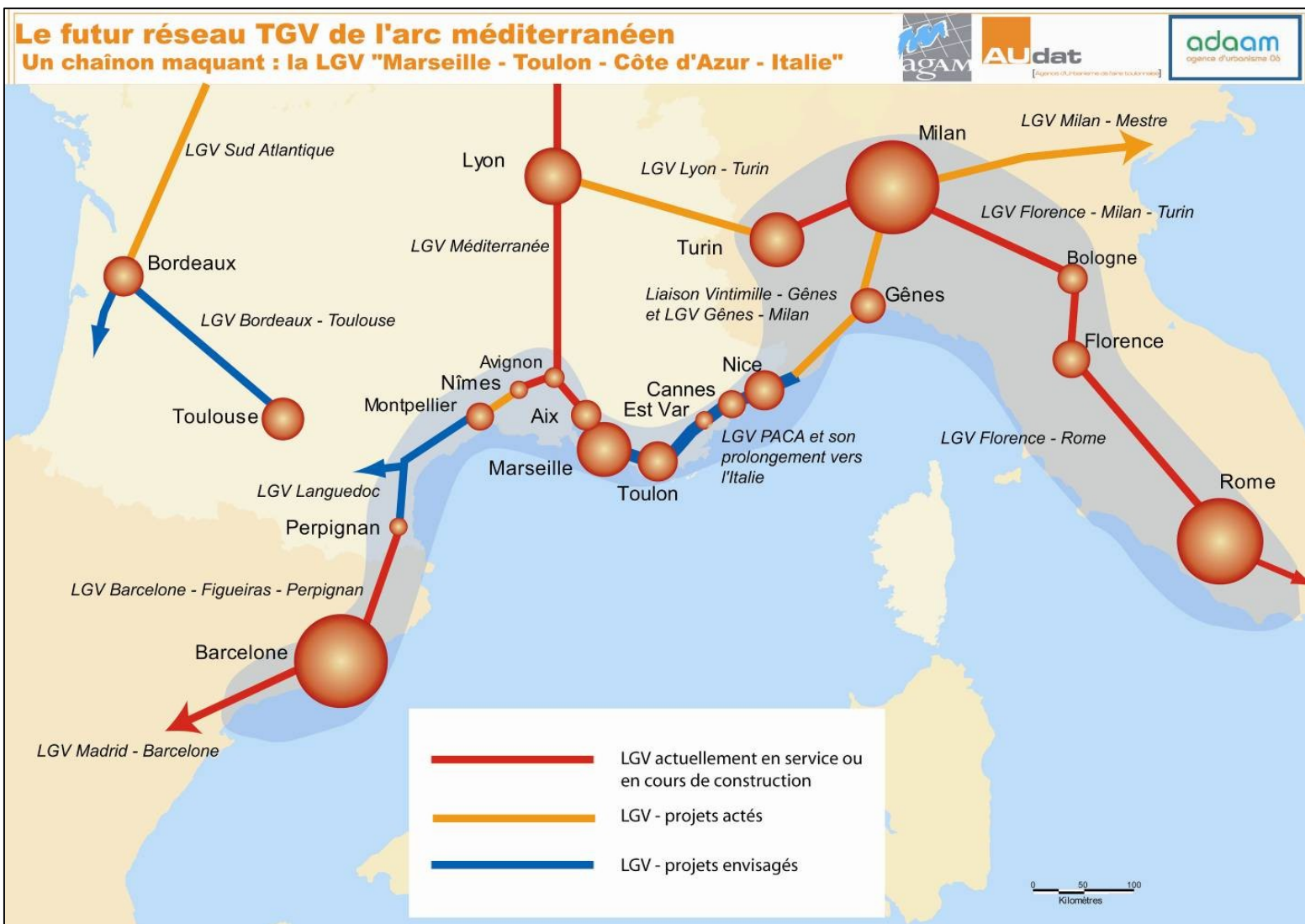
La LGV PACA



- ◆ Une décision définitive attendue en 2007
- ◆ Une inscription à demander sur les RTE-T
- ◆ L'enjeu de la poursuite vers l'Italie
- ◆ L'articulation nécessaire avec les politiques d'aménagement: desservir au plus près les populations, éviter l'étalement urbain
- ◆ La libération de sillons pour le fret et pour les TER locaux et régionaux

POLITIQUE DES TRANSPORTS

DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN



En conclusion

1 Marseille Fos sera toujours **un port et un grand pôle logistique**:

- Il ne peut pas y avoir que des hydrocarbures à Fos, même si la chimie de l'étang de Berre a une grande importance
- Nous devons donc rester pivots des axes de déplacements

2 L'aire métropolitaine, **une dynamique de développement** très forte: **8 pôles de compétitivité** attribués à l'aire métropolitaine

3 Mais l'autre grande vocation est de rester **une terre d'accueil et de tourisme**:

- Ne pas oublier le rôle de l'aéroport
- et notre acharnement pour la LGV PACA : qualité de la vie et développement durable sont les grands principes qui guident

ANNEXES

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

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

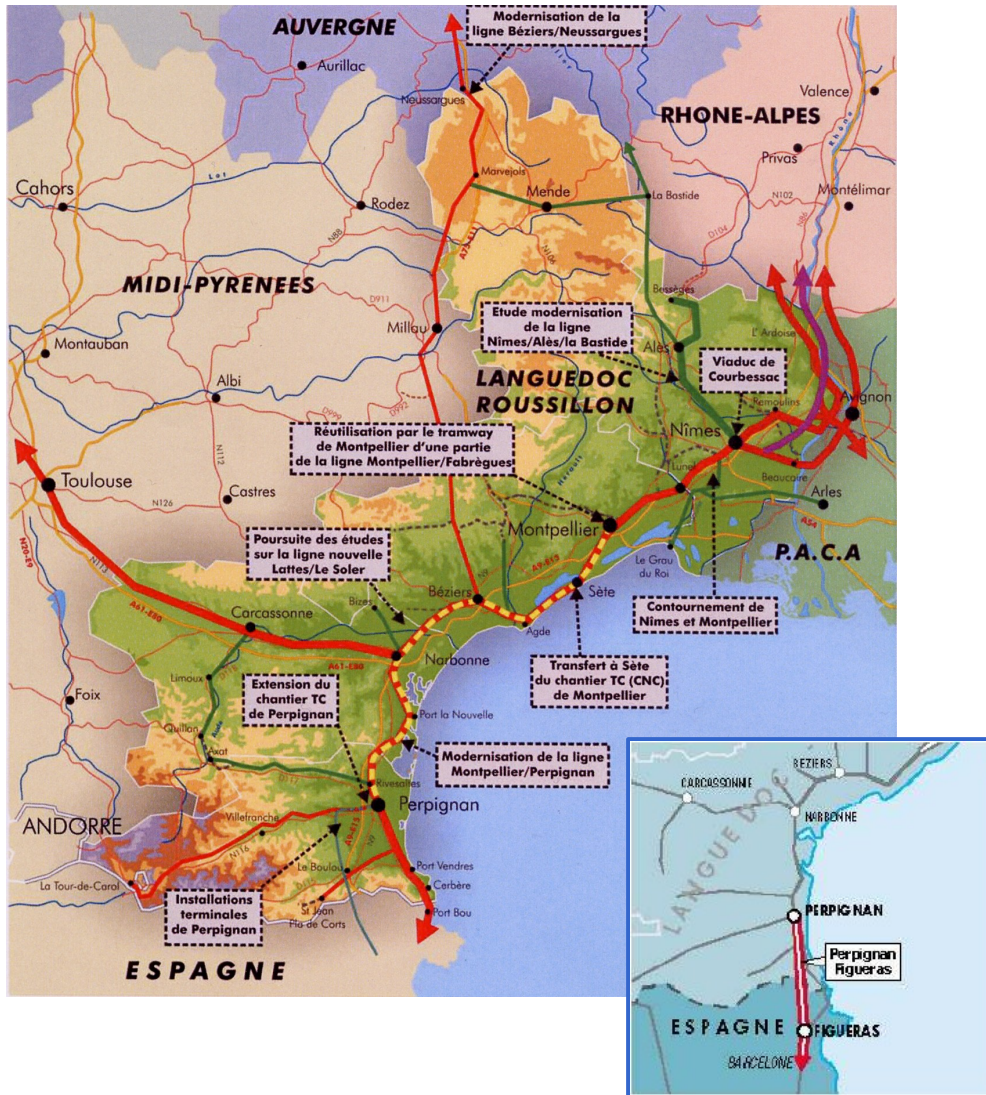
« Extension des grands axes transeuropéens de transport
vers les pays et régions voisins »



**2005
AUCUN
PROJET
ELIGIBLE
EN PACA**

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

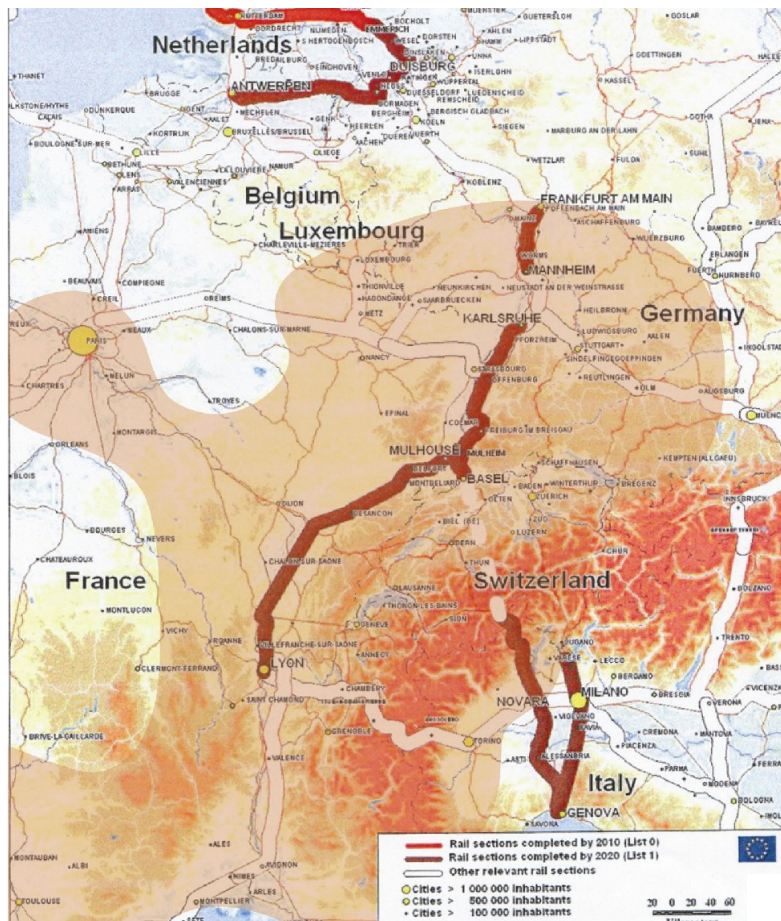
Vers l'Espagne et le Sud-Ouest



- ◆ Un meilleur accès à l'Espagne et au Sud-Ouest
- ◆ Un maillage ferroviaire qui se structure
- ◆ Un risque de shuntage de la métropole marseillaise
- ◆ Un coup de pouce au Port de Barcelone

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

L'axe Gènes Rotterdam, un axe concurrent

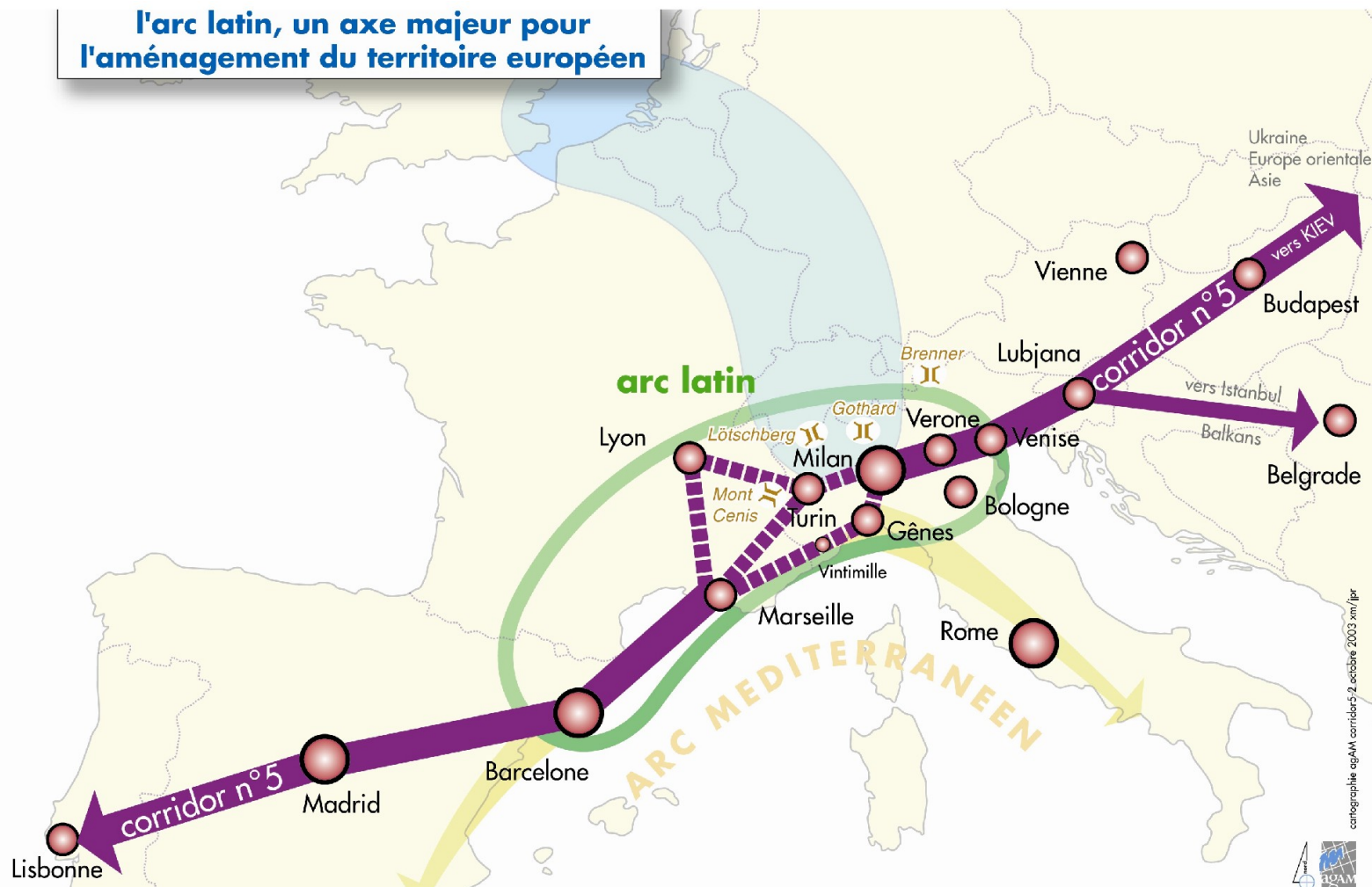


Le rapport Karel van Miert, sur les Réseaux Transeuropéens de Transports (**RTE-T**), favorise pour l'Italie l'axe Nord-Sud, à travers la Suisse et l'Autriche...

Vers l'Europe du Nord, l'hinterland naturel du port de Marseille.

Le corridor 5, des solutions complémentaires

**l'arc latin, un axe majeur pour
l'aménagement du territoire européen**



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

Les 10 grands projets d'infrastructure intéressant Marseille et MPM



- Projets TGV**
- 1 LGV Var - Côte d'Azur
 - 6 TGV Rhin-Rhône
 - 2 Liaison Nîmes-Montpellier
 - 3 Liaison Perpignan-Figueras

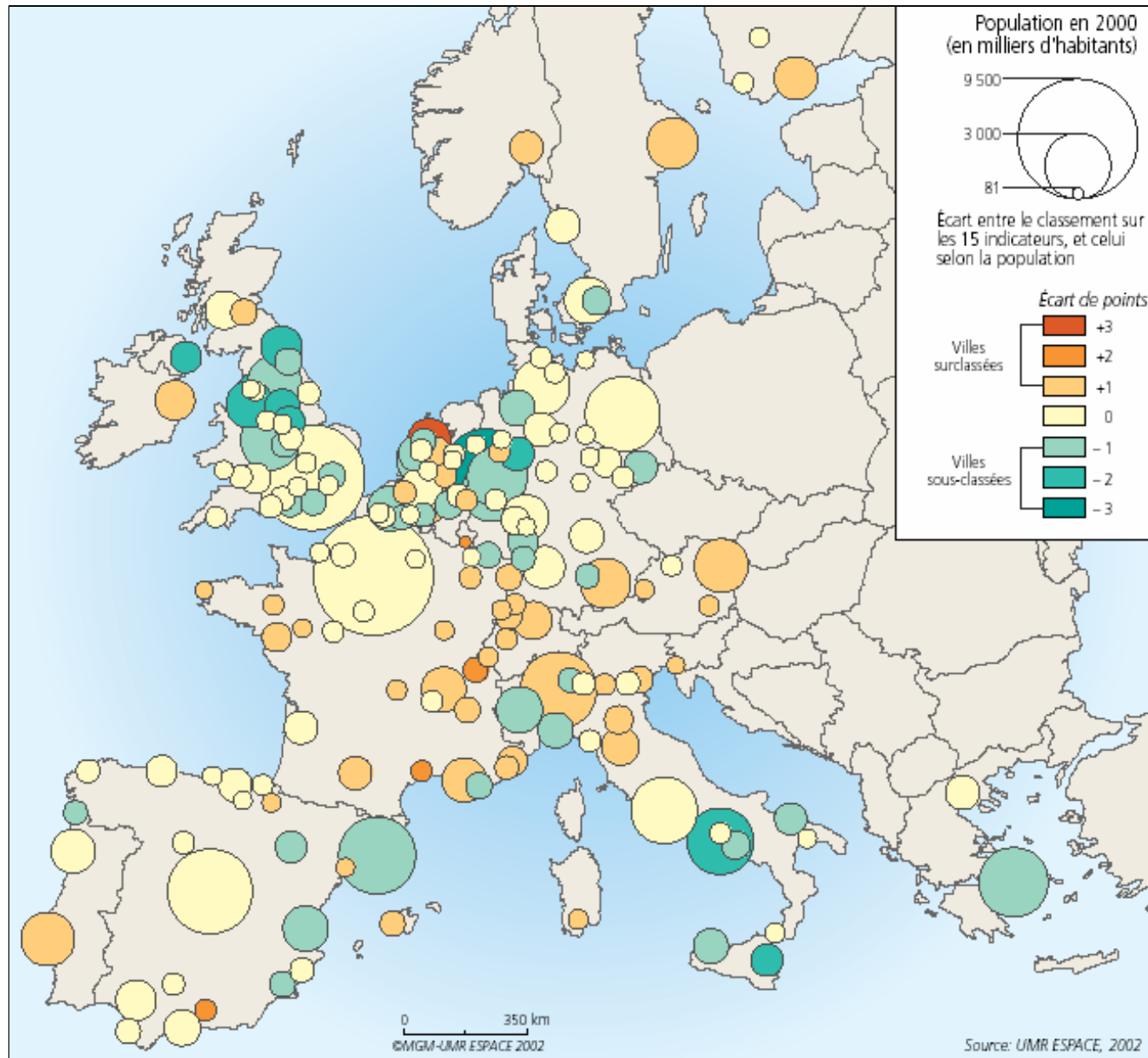
- Autres projets ferroviaires**
- 5 Contournement ferré de Lyon
 - 4 Percement du tunnel ferroviaire du Montgenèvre-modernisation de la ligne Marseille-Briançon

- Projets routiers**
- 7 Élargissement de l'autoroute A7 entre Vienne et Orange (2x5 voies)
 - 8 Prolongement de l'autoroute A51 par l'est de Gap

- Autres projets**
- 9 Canal Saône-Moselle
 - 10 Aéroport

- ■ ■ ■ Cabotage
- ■ ■ ■ TGV existant
- Ligne ferroviaire existante, projet tunnel
- Voie autoroutière

■ Le positionnement international



**... et elle est
surclassée d'un
rang au regard de
son poids de
population**