

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Un réseau autoroutier important qui dessert les agglomérations littorales

Le littoral PACA présente une bonne desserte en grandes infrastructures routières (voies à caractéristiques autoroutières, ou RN et RD structurantes). On y trouve essentiellement la liaison Arles-Marseille assurée par la RN568 et l'A55 ainsi que l'A50 qui permet de relier Marseille à Toulon et enfin l'A8 traversant Fréjus, Cannes, Nice et Menton. Seule une partie de la côte du Var située entre Hyères et Fréjus n'est pas équipée d'axe majeur mais dispose de l'A8 qui traverse l'intérieur des terres en provenance d'Aix-en-Provence

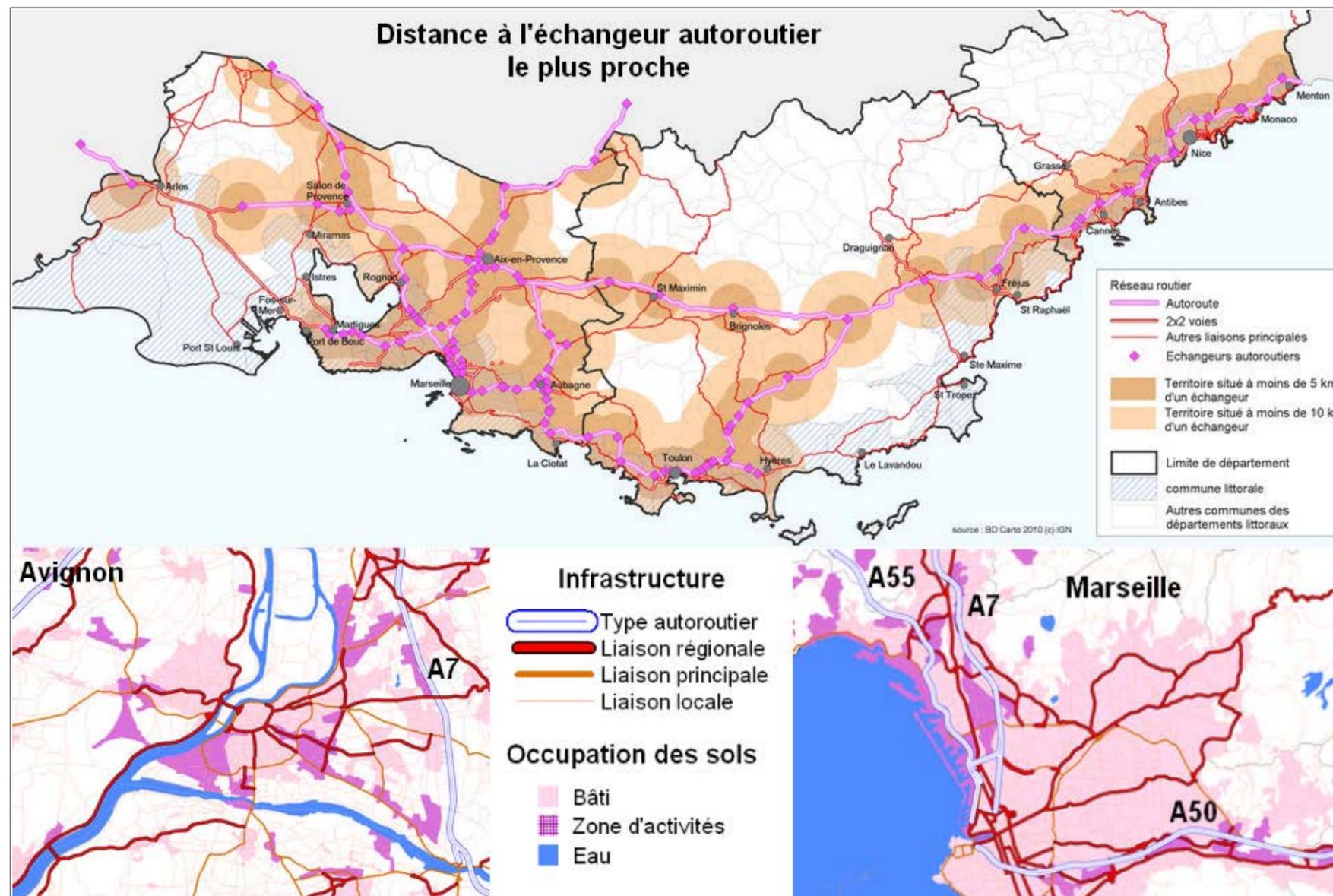
L'historique du maillage autoroutier sur le littoral PACA est assez lointain et ces 15 dernières années n'ont pas vu de modification majeure du réseau structurant. On assiste seulement à quelques projets d'optimisations des réseaux existants. En effet, la tendance actuelle des dépenses publiques vise une réorientation des crédits sur des opérations d'exploitation, au détriment d'investissements pour l'amélioration du réseau routier. L'objectif recherché n'est plus une accessibilité du territoire ou une réduction des temps de parcours, mais une optimisation des infrastructures existantes pour atteindre une meilleure sécurité et fluidité du trafic ainsi qu'une diminution de la pollution atmosphérique.

Ainsi en 2012 la DIR Méditerranée a procédé à une réduction des vitesses à 90kmh sur 5 tronçons du réseau autoroutier non concédé (autour de Marseille). Sur la même période ESCOTA, qui exploite le tronçon reliant Aix-en-Provence à Saint-Maximin, a mis en place une régulation dynamique du trafic lui permettant de moduler la vitesse en fonction des conditions de circulation.

Les fiches précédentes ont montré que les territoires littoraux de PACA présentent une forte densité autoroutière. L'illustration ci-contre fait également ressortir le fait que ces autoroutes possèdent de nombreux échangeurs. Sur les communes rétro-littorales, on constate une inter-distance moyenne entre échangeurs de l'ordre de 15km, alors qu'une grande majorité des territoires urbanisés des communes littorales se situe à moins de 5km d'un échangeur autoroutier. C'est notamment le cas de toute la côte allant de Martigues à Hyères, puis de Fréjus à Menton.

En outre, plusieurs sections autoroutières des territoires littoraux sont gratuites, principalement en entrée des grandes agglomérations. C'est le cas notamment de l'A7, l'A50 et l'A55 autour de Marseille, de l'A50 et de l'A57 à l'Est et à l'Ouest de Toulon, ainsi que de l'A8 aux abords de Nice. Cette configuration (forte densité autoroutière, plus nombreux échangeurs et sections gratuites en entrées de villes) confère aux autoroutes littorales un rôle essentiel dans la gestion quotidienne des différents flux de transport accédant aux principales agglomérations. Ces portions gratuites ont par ailleurs connu des croissances de trafics très importantes (et supérieures aux portions payantes) lors des vingt dernières années.

Enfin, une particularité de la desserte autoroutière des principales agglomérations littorales réside dans le fait qu'elles disposent toutes d'un accès privilégié au centre-ville. C'est le cas pour Marseille, dont l'A7 se termine par un carrefour à feux dans le quartier de la Porte-d'Aix, et dont l'A50 débouche sur le Vieux Port (voir illustration ci-contre).



Enfin, une particularité de la desserte autoroutière des principales Il en est de même à Toulon où l'A50 et la RN1050 arrivent pratiquement jusqu'au port, ou dans une moindre mesure à Nice où l'A8 vient tangenter les limites communales et se raccorder au réseau urbain avec pas moins de 8 points d'échanges répartis autour de l'agglomération. Cette caractéristique ressort d'une carence de structuration du réseau, dans lequel il semble manquer un échelon de hiérarchisation. En effet, sur les communes littorales on ne retrouve pas le maillage entre les voies autoroutières et les liaisons régionales, tel que l'on peut l'observer par exemple à Avignon (voir ci-dessus). Les voies principales n'assurent pas la desserte par rocade et ne permettent pas la distinction des flux en fonction de leurs motifs ou destinations.

Ainsi les voiries locales inter-quartiers sont directement desservies par les autoroutes, au lieu de s'inscrire dans une logique séquentielle de couronnes et de pénétrantes.

Pour toutes ces raisons, il n'est pas surprenant de retrouver une grande diversité de trafic sur ces autoroutes urbaines littorales entraînant des phénomènes de congestion réguliers de plus en plus fréquents et préoccupants.

Les transports ferrés régionaux comme alternative à la route

La desserte du littoral PACA en lignes à grande vitesse est particulièrement réduite. Seule la voie accédant à Marseille sur l'axe Paris-Lyon-Marseille est aménagée pour la circulation des Trains à Grande Vitesse. Le reste du territoire, bien qu'équipé d'infrastructures ferrées, ne peut recevoir des TGV qu'à vitesse modérée ou des Trains Express Régionaux. Pour cette raison, une des particularités de ces territoires est d'accueillir plus de TER que de Lignes à Grande Vitesse.

Sur le réseau TER, on observe 3 branches distinctes articulées sur la gare de Marseille Saint-Charles, qui ressort comme la plaque tournante des relations ferroviaires en PACA. Il s'agit de :

1. la branche Nord, à destination de Briançon, qui permet notamment de rejoindre Aix-en-Provence,
2. la branche Ouest, utilisée par les TGV qui assure les longues distances avec le reste du territoire métropolitain, qui relie en TER les communes de Martigues, Vitrolles, Miramas, Arles...
3. la branche Est, à destination de l'Italie qui longe le littoral jusqu'à Toulon, évite la côte Varoise jusqu'à Saint-Raphaël pour desservir les principales communes des Alpes-Maritimes ainsi que Monaco.

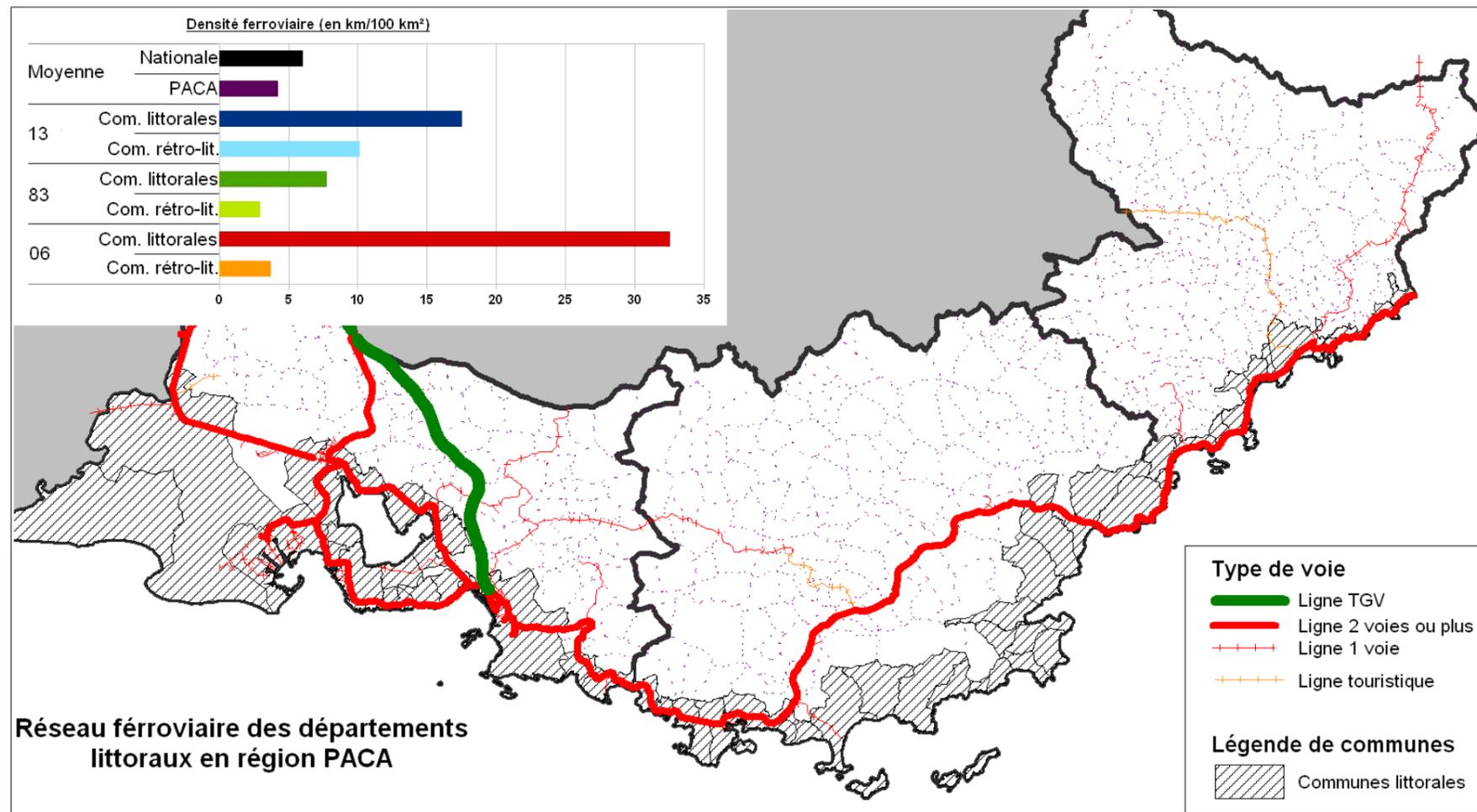
La densité ferroviaire moyenne n'est pas très importante en PACA avec seulement 4,2 km de ligne pour 100 km² de territoire, soit un tiers de moins que la moyenne nationale (6,0km/100km²). Cependant les communes littorales de PACA présentent des chiffres largement supérieurs : 8km/100km² dans le littoral varois, 18km/100km² dans le littoral des Bouches-du-Rhône, et même 30km/100km² dans celui des Alpes-Maritimes.

Logiquement, les communes rétro-littorales des 3 départements côtiers présentent quant à elles des valeurs relativement faibles (de l'ordre de 2 à 3km/100km²). Une exception existe toutefois dans les communes rétro-littorales des Bouches-du-Rhône où la présence de la ligne TGV et d'un réseau secondaire important notamment entre Aix-en-Provence et Marseille portent la densité ferroviaire à 10km/100km².

Depuis quelques années, RFF entreprend des travaux de remise en état des infrastructures et a réalisé deux opérations marquantes sur le littoral PACA :

- Le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse Méditerranée jusqu'à Marseille en 2001.
- La modernisation de la ligne Marseille – Aix-en-Provence dont les voies ont été doublées sur un linéaire important.

En 2012 les TER ont assuré 17 dessertes en PACA et près de 700 services quotidiens. Cette offre se manifeste essentiellement sur des relations littorales qui recouvrent la moitié des dessertes pour environ 500 services quotidiens. C'est le cas notamment des Alpes-Maritimes sur la liaison Cannes-Nice, ou dans les Bouches-du-Rhône entre Aix-en-Provence et Marseille, qui possèdent respectivement des cadences au quart d'heure et à 20 minutes, sur les heures de pointe.



L'offre en TER n'a cessé de croître sur le littoral PACA depuis 10 ans dans des proportions particulièrement élevées, notamment dans les Alpes-Maritimes (multipliée par plus de 2 sur la période 2002-2012). Cependant l'offre de trains de grandes lignes est restée relativement stable.

Cette offre vient répondre à une demande en déplacement également élevée en TER. En effet, les niveaux de trafics des TER en PACA sont comparables avec ceux des réseaux urbains de villes moyennes ou de ligne structurante en transports collectifs urbains. Par exemple les principales liaisons comme Nice-Vintimille, Cannes-Nice, Aubagne-Toulon ou Marseille-Aubagne transportent chacun entre 10 000 et 25 000 voyageurs par jour*.

Cette forte demande sur le mode ferré est en partie la conséquence de la structuration du réseau routier et de sa problématique chronique de congestion. Mais le report massif engendré sur le fer n'est pas sans poser des problèmes d'exploitation de ces services. Les points de saturation du réseau ferroviaire sont essentiellement :

- le complexe ferroviaire marseillais,
- la section Marseille-Toulon,
- la ligne Cannes-Nice.

Enfin la circulation du fret ferroviaire ressort comme anecdotique dans toute la région PACA, avec d'une part de très faibles volumes transportés et une tendance à la baisse caractérisée par un nombre de trains divisé par 2 en moins de 10 ans.

*soit l'équivalent de tout le réseau de transports collectifs de Valence, de la ligne à haut niveau de service Busway à Nantes, ou encore des estimations du tramway d'Avignon ou d'Aubagne.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les projets d'infrastructures routières et ferroviaires

Le Contrat de projets État-Région 2007/2013 de Provence-Alpes-Côte-d'Azur fixe les grandes orientations en matière de transport pour 7 ans.

Il traite quasi-exclusivement du transport ferré, dans lequel les projets d'amélioration de l'accessibilité de la région et de facilitation des relations internes se focalisent essentiellement sur les territoires littoraux.

Ils concernent :

1. Le développement des dessertes ferroviaires régionales en milieu urbain et périurbain :
 - augmentation de la capacité de la ligne Marseille-Aubagne-Toulon
 - poursuite de la modernisation de la ligne Marseille-Aix
 - construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes sur Mer
 - amélioration de la capacité de la ligne Cannes-Grasse
 - desserte de l'agglomération Toulonnaise
2. L'amélioration de l'accessibilité de la région
 - Projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur
3. L'amélioration des dessertes ferroviaires régionales : réouverture de lignes et études prospectives
 - Études de réouverture de ligne : Rognac – Aix – Gardanne – Carnoules
4. L'accompagnement du développement du trafic sur le port de Marseille-Fos
5. La favorisation de l'inter-modalité des marchandises et des voyageurs

Dans le cas des opérations routières, mis à part la création de pôles d'échanges nécessaires à l'inter-modalité et mise en avant dans le CPER, ce document ne projette aucun travaux d'infrastructures.

D'autres cadres de contractualisation s'attachent à la thématique routière sur le littoral PACA :

Le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014

C'est une démarche de programmation des opérations d'aménagement du réseau routier national dont l'ambition en région se focalise sur le littoral PACA avec notamment :

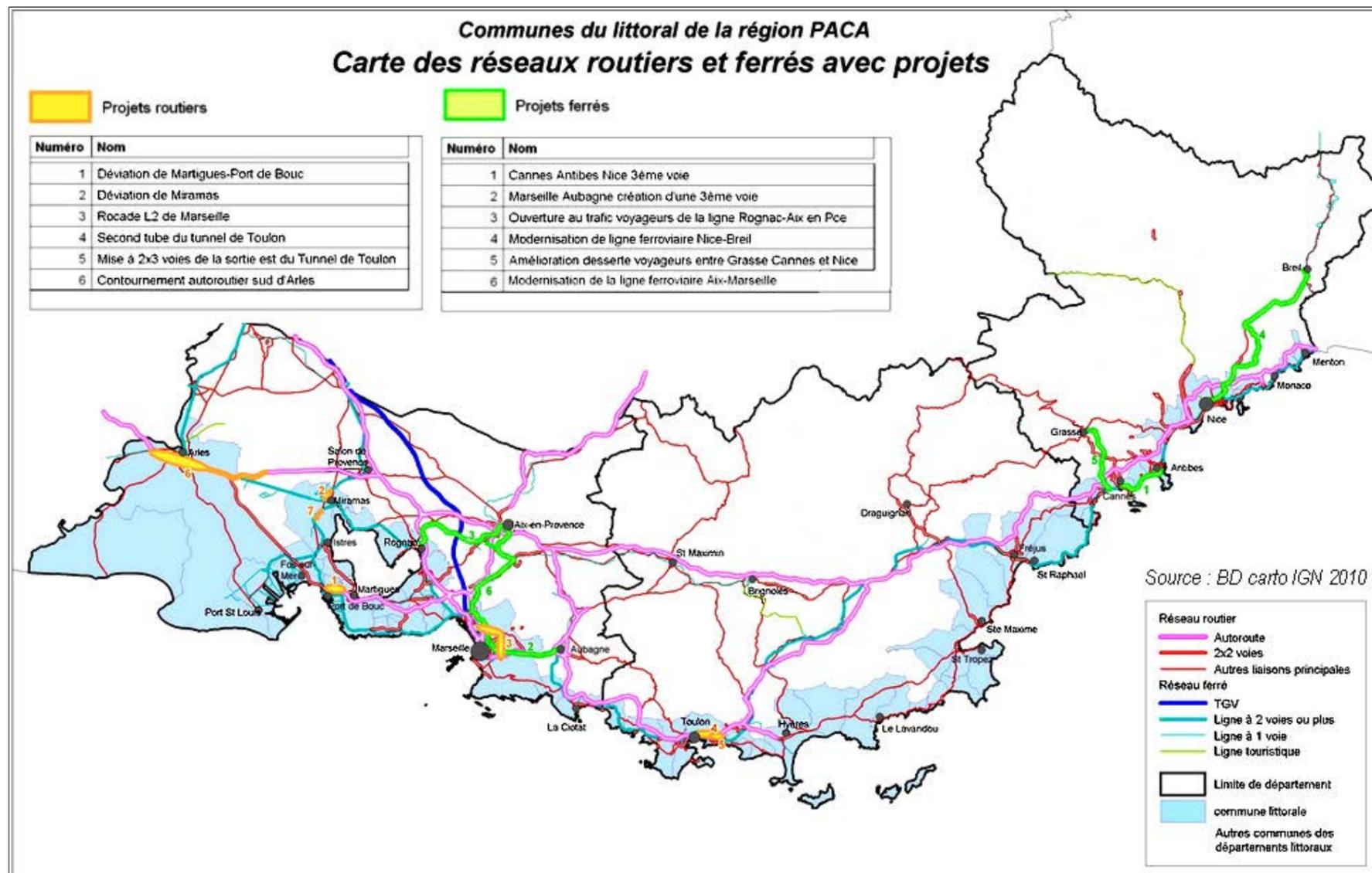
- la déviation de Martigues-Port de Bouc
- la rocade L2 à Marseille
- le second tube du tunnel de Toulon
- la mise à 2x3 voies de la sortie Est du tunnel de Toulon

L'avant projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT)

Il s'agit d'un plan gouvernemental établi sur 25 ans qui comprend de nombreux projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales ainsi que des opérations d'intervention diversement réparties sur les réseaux existants.

Ce schéma prévoit sur le littoral PACA :

- le contournement autoroutier au Sud d'Arles
- la liaison Fos-sur-Mer – Salon



Le partenariat public/privé : le cas unique de la L2

Le projet de rocade autoroutière de Marseille L2 sera financé et réalisé par recours au contrat de partenariat en raison de sa complexité : c'est le premier projet autoroutier en France à faire l'objet d'un recours à un PPP.

Le projet L2 a pour objectif final de créer une continuité autoroutière de 9 kilomètres entre les autoroutes A7 (autoroute Nord vers Aix-en-Provence) et A50 (autoroute Est vers Aubagne).

L'opération L2 est destinée à désengorger le centre de la ville de sa circulation. Il permettra à la fois d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que la qualité de vie des habitants des quartiers traversés par le projet.

En effet, la réalisation complète de l'opération sera accompagnée du développement des transports en commun et de modes de déplacements "doux" pour faciliter les déplacements et d'un projet de requalification urbaine des quartiers les plus habités.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les cars interurbains complémentaires de l'offre ferrée

Il existe deux familles de services très différentes dans l'offre de transports collectifs routiers interurbains. D'une part, les Lignes Express Régionales sous l'autorité administrative de la Région, et d'autre part, les autocars départementaux dépendant des Conseils Généraux.

La portée de chacun de ces services d'autocars s'inscrit sur leur territoire administratif respectif et se trouve directement liée aux compétences de leur autorité administrative. Ainsi les LER viennent assurer le maillage régional de l'offre ferrée, au moyen de relations transversales vers l'intérieur du territoire, avec par exemple des services au départ d'Avignon, Cannes ou Nice et à destination de Dignes-les-Bains. Les autocars départementaux assurent quant à eux une desserte plus fine de leur département à destination de communes de moindre importance, sans réellement sortir des emprises administratives.

Les lignes LER :

Le réseau des lignes express régionales compte aujourd'hui 22 lignes permettant de desservir plus de 300 communes sur l'ensemble du territoire.

Actuellement, 172 dessertes LER circulent tous les jours, et transportent près d'un million de voyageurs par an. Bien que non négligeable cette valeur est très largement inférieure aux fréquentations des services de TER.

Outre le maillage interne, il est intéressant de remarquer que les LER proposent une liaison Avignon – Aix – Nice, qui à la différence du TER évite le bord de mer, et vient placer Marseille et Toulon en bouts de lignes. Il apparaît donc une logique de desserte différente mais complémentaire entre TER et LER.

Les cars départementaux :

Les transports routiers départementaux en autocars proposent trois types de services :

- les services réguliers ordinaires (SRO)
- les transports à la demande (TAD)
- les transports scolaires

Pour chacun des 3 départements littoraux on observe près de deux fois plus de lignes affectées au transport scolaire que de tout autre service. Cette structuration ressort comme essentiellement dictée par les compétences attribuées aux conseils généraux en matière de transport scolaire. La demande est cependant différente selon le département observé :

- Le CG06 possède la particularité de transporter plus de personnes en SRO qu'en scolaires (environ 3x plus) malgré la faible représentativité des lignes SRO.
- Le CG13 affiche un relatif équilibre de fréquentation entre les scolaires et la clientèle SRO.
- Enfin le CG83 présente une clientèle scolaire huit fois supérieure à celle des lignes régulières ordinaires. La faible structuration du réseau des cars départementaux pouvant expliquer ce résultat.



Comparaison de la desserte communale en cars interurbains selon le type de service et l'AOT

Type	LER	CG06			CG13				CG83			
		SRO	TAD	Scolaire	SRO	TAD	Scolaire	SRO	TAD	Scolaire		
Nb lignes	22	54	33	93	38	0	65	77	1	138		
Communes desservies	>300	Littoral	Autres	Littoral	Autres	Littoral	Autres	Littoral	Autres	Littoral	Autres	
		100%	59%	0%	48%	100%	70%	s.o.	s.o.	89%	94%	0%
Voyageurs transportés (en milliers par an)	~1 000	12 600	19	3 680	8 700	s.o.	6 680	1 700	450	13 200		

La totalité des communes littorales des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône est desservie en SRO. Cette desserte est d'autant plus forte qu'il n'y a aucun service complémentaire en TAD pour ces communes.

Les communes rétro-littorales des Alpes-Maritimes, difficilement accessibles, possèdent une desserte SRO très faible mais un TAD potentiellement important. Ce n'est pas le cas des Bouches-du-Rhône dont les communes non littorales sont déjà couvertes à 70 % en SRO et où la desserte en TAD est totalement absente.

Le Var affiche la spécificité d'avoir une meilleure desserte en SRO pour ses communes non littorales (94 % contre 89 %), ceci provient d'une accessibilité accrue à l'intérieur du département par l'A8 et d'une carence d'axe structurant sur le littoral entre Hyères et Fréjus.

En termes de fréquentations, l'attrait pour l'utilisation des services d'autocars inter-urbains est encore limité du fait de la congestion qu'ils rencontrent sur les infrastructures routières. Ce mode de déplacement ne pourra être réellement concurrentiel qu'au travers d'une recherche de haut Niveau de Service, qui passe notamment par l'amélioration de la régularité du temps de parcours quel que soit le moment de la journée et donc par une généralisation des TC en sites propres dans les secteurs les plus congestionnés.

Bien connus dans le cas des autobus en milieu urbain, les projets de voies réservées aux transports collectifs commencent à apparaître pour les services de cars en milieu péri-urbain. À titre d'exemple on peut citer le projet en cours d'aménagement de l'autoroute A7, de l'entrée de Marseille jusqu'à la Gare Saint-Charles.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Le renouveau de l'offre en transports collectifs urbains « et la prise en compte de nouveaux enjeux »

Les réseaux de transports collectifs urbains (TCU) sont largement représentés sur le littoral PACA, ainsi en 2010 on dénombrait :

▶ dans les Alpes-Maritimes : 5 réseaux desservant 95 % de la population.

Ils concernent les 5 Autorités Organisatrices des Transports Urbains situées le long de la côte méditerranéenne.

▶ Dans le Var : 4 réseaux desservant 65 % de la population.

Il s'agit de Draguignan et du Luc à l'intérieur des terres et les intercommunalités de Toulon et Fréjus – Saint-Raphaël sur le littoral.

▶ Dans les Bouches-du-Rhône : 9 réseaux desservant 95 % de la population. Ces réseaux recouvrent en quasi-totalité le territoire départemental.

Par ailleurs, la couverture territoriale et démographique a fortement progressé sur le littoral PACA entre 1995 et 2010, et ce pour trois motifs :

1. la création de nouveaux réseaux, par exemple Arles et Fréjus – Saint-Raphaël,
2. l'agrandissement du périmètre de plusieurs réseaux intégrant de nouvelles communes, par exemple ceux de Nice et Marseille,
3. la croissance démographique de l'ensemble des réseaux de TCU (générale en région PACA).

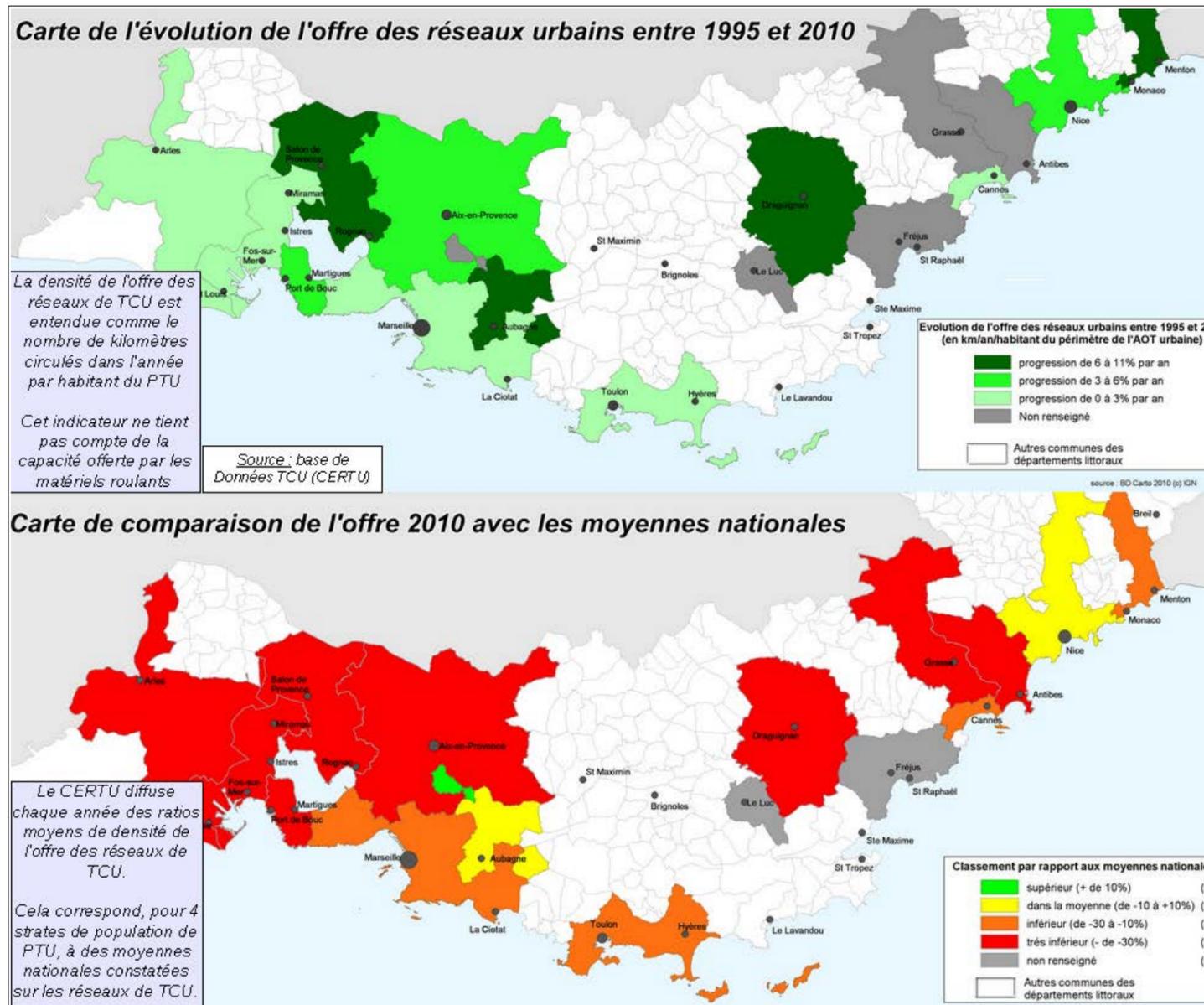
Parallèlement à la progression de la couverture territoriale et démographique, on observe une croissance de la densité d'offre de transport (caractérisée par le nombre de kilomètres parcourus par habitant et par an) dans la totalité des réseaux urbains de PACA. Les progressions les plus fortes proviennent de communes rétro-littorales. C'est le cas notamment des communes d'Aubagne, Draguignan et Salon-de-Provence qui affichent une progression moyenne de 10 % par an.

Sur la même période, les réseaux littoraux possèdent de moindres augmentations (inférieures à 3 %/an) à l'exception des réseaux de Martigues, Nice et Menton (entre +4 % et +8 %/an). Ceci provient en partie de la faible évolution des services proposés et de la forte croissance démographique de leur territoire.

Cependant le chiffre de la densité d'offre de transport doit être relativisé pour les grandes agglomérations que sont Marseille et Nice, qui ont développé un réseau de tramway. En effet ces infrastructures lourdes offrent une capacité importante sur des distances relativement courtes et sont mal pris en compte par l'indicateur de densité.

En outre, si la couverture des réseaux de TCU et la densité de l'offre progressent, il convient de mettre en évidence le faible niveau de cette offre au regard des moyennes nationales. Sur les départements littoraux de PACA on observe que l'offre en TCU est au mieux dans la moyenne nationale mais très souvent bien en dessous.

C'est le cas notamment sur les communes rétro-littorales : Aix-en-Provence (- 55 % p/r moyenne), Draguignan (- 57 %), Grasse (- 60 %). Dans le cas des réseaux littoraux, les grandes agglomérations sont moins éloignées des moyennes (Marseille :- 26 %, Toulon :- 17 %) voire dans la moyenne (Nice :+ 1 %).



Mais le constat se dégrade sur les communes de moindre importance : Arles (- 58 %), Antibes (- 69 %). Les améliorations de ces dernières années correspondent donc à des remises à niveaux de ces réseaux.

Par ailleurs la recherche de Haut Niveau de Service au travers de lignes structurantes dépassant les frontières urbaines commence également à s'observer sur les réseaux de TCU. C'est le cas notamment des projets en cours (début des travaux attendus courant 2013) :

- Ligne A du BHNS (bus à haut niveau de service) d'Aix-en-provence chargée de relier la gare routière d'Aix aux zones d'activités des Milles et de la Duranne par la RD9
- BHNS Vitrolles-Marignane assurant la desserte de nombreux grands équipements répartis sur plusieurs intercommunalités

Une offre locale de transports maritimes de voyageurs encore ponctuelle mais émergente

Deux communes du littoral PACA intègrent le bateau comme mode de déplacement dans leur offre de transport collectif :

- Marseille : trois navettes assurent quotidiennement la continuité territoriale entre le Vieux-Port et l'archipel du Frioul, la Pointe Rouge ainsi que l'Estaque.
- Toulon : 3 lignes desservent le centre-ville, depuis Saint-Mandrier, Les Sablettes et La Seyne-sur-Mer.

Bien qu'encore peu développées en région, ces dessertes maritimes affichent de très bons fonctionnements, fait encourageant pour leur généralisation. Les appels à projets TCSP (transport en commun en site propre) : un rattrapage pour les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les appels à projets Transports collectifs en site propre (TCSP) : un rattrapage pour les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône

En 2008 et en 2010, L'État a lancé deux appels à projets en faveur du développement des Transports Collectifs en Site Propre (métro/tramway/BHNS) hors Île-de-France.

Ces appels à projets ont été largement suivis par les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) de PACA qui en ont profité pour combler leur retard en termes d'offres de déplacement. En effet avant le lancement des appels à projets TCSP, la région PACA comptait environ 8km d'infrastructures de transports collectifs en site propre par million d'habitants. Ceci représentait alors près de trois fois moins que ce qui existait en Île-de-France ou en région Rhône-Alpes (qui font figures d'exemples), mais aussi 20 % de moins que la moyenne du reste du territoire métropolitain.

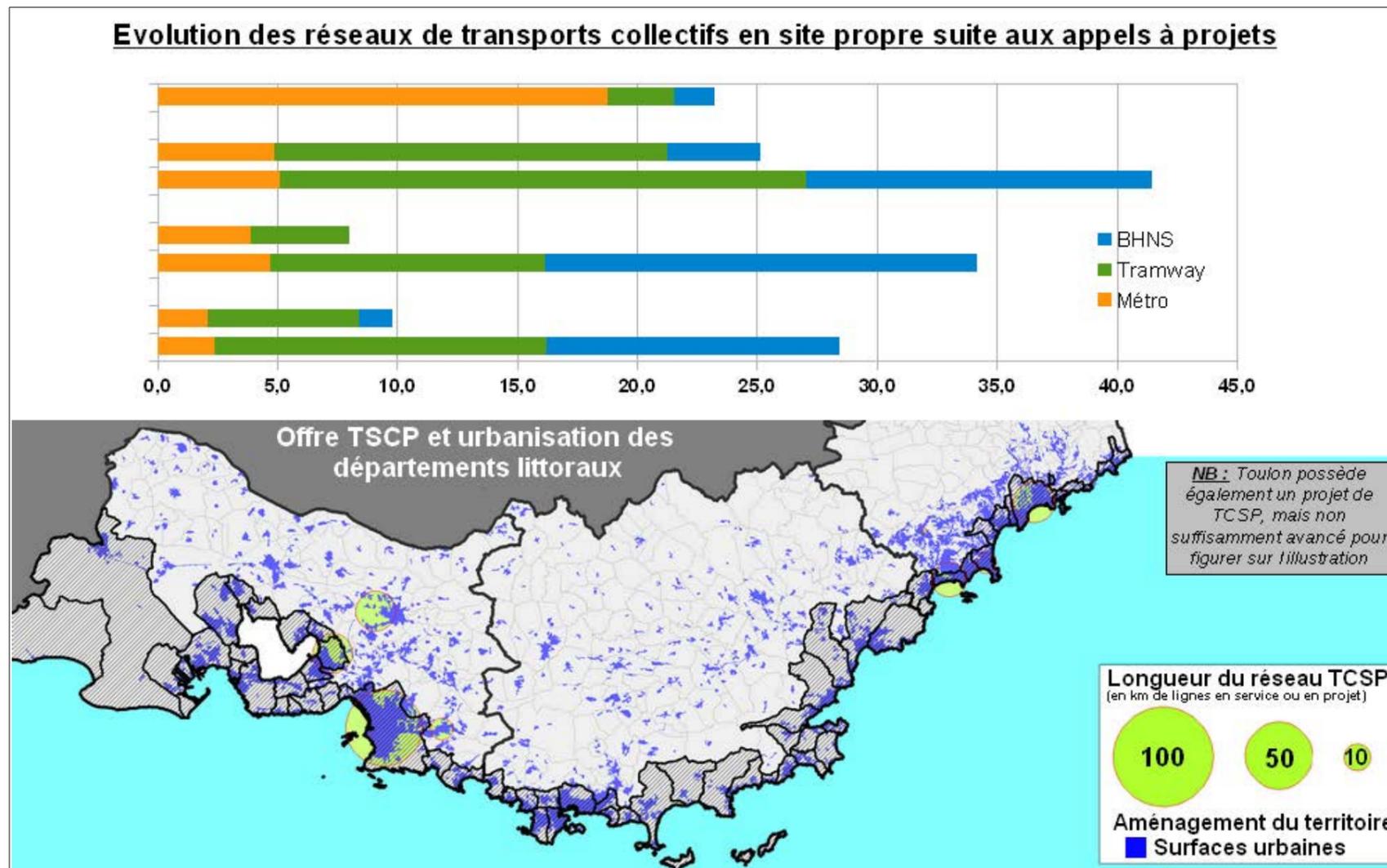
La représentativité des AOTU de la région PACA apparaît particulièrement forte parmi les lauréats de ces appels à projets nationaux. En effet celles-ci concentrent environ 10 % du nombre de projets et kilomètres déposés lors du 1^{er} appel à projets et plus de 20 % de ceux du second. Les 3 départementaux littoraux sont les principaux représentants de la région aux appels à projets (Avignon a également déposé 2 projets de tramways). Ils y ont répondu de manières différenciées :

- les Bouches-du-Rhône ont largement orienté leur développement sur la métropole Marseillaise ;
- les Alpes-Maritimes ont réparti leurs projets sur les divers pôles littoraux ;
- et enfin le Var n'a pas déposé de projet routier, mais la mise en place de navettes maritimes.

Grâce à ces investissements, le littoral PACA s'est lancé dans un rattrapage rapide indispensable au secteur des transports publics. Ainsi en ajoutant à la situation 2008 les projets en cours et déposés aux deux appels à projets, on remarque que la région PACA possédera à terme 34 km de TCSP par million d'habitants soit 20 % de plus que ce qui est attendu en moyenne dans le reste de la France.

À l'échelle régionale ce sont presque exclusivement les communes du littoral PACA qui se sont lancées dans des projets de TCSP. Ainsi sur les 13 représentants régionaux on dénombre : Antibes, Sophia-Antipolis, Cannes, Le Cannet, Mandelieu, Marseille, Nice, Vitrolles et Marignane. S'il est intéressant de voir des communes de moins de 40 000 habitants s'orienter vers des systèmes structurants de transports collectifs, Marseille reste le principal acteur local avec pas moins de 6 projets communaux.

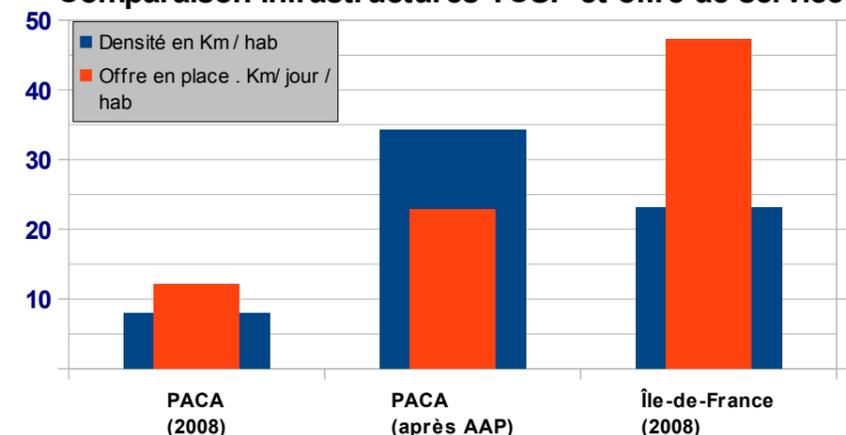
Ainsi, sans préjuger du positionnement de chaque service, l'analyse de la longueur totale du réseau TCSP projeté sur Marseille semble cohérente avec la tache urbaine à desservir. Il en est de même sur Vitrolles-Marignane et sur Aix-en-Provence, ce qui tend à montrer une couverture territoriale raisonnée de ce département. Les Alpes-Maritimes présentent une situation plus disparate liée à la continuité urbaine côtière. Les réseaux de TCSP sous responsabilités locales sont séparés et ne montrent pas d'accroche géographique.



Ils semblent posséder une fonction très locale. Ceci vient corroborer le fait que sur ces territoires, ce sont les TER qui assurent la majorité des déplacements quotidiens en transport collectif.

En outre, l'effort réalisé apparaît important mais doit être nuancé dans ses ambitions. En effet les autorités organisatrices de transports de la région PACA se sont majoritairement orientées sur des projets de Bus à Haut Niveau de Service, moins coûteux que les tramways et métros mais bien moins capacitaires. L'offre de service à la population en sera donc amoindrie. Ceci permet également de repositionner la comparaison avec la région Île-de-France. En effet, si la densité de service est multipliée par 4 en PACA et vient dépasser celle de 2008 en l'Île-de-France, l'offre globale par habitant n'a pas tout à fait doublé en PACA et reste encore largement inférieure à la situation en Île-de-France en 2008.

Comparaison infrastructures TCSP et offre de service



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les plans de déplacements urbains comme outils du transport local

Une autorité organisatrice de transports (AOT), est une collectivité publique à laquelle la LOTI a confié la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports. À l'échelle locale, les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU). Le périmètre de transport urbain (PTU) correspond au territoire politique de l'AOTU.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de programmation qui détermine sur le PTU, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Il porte comme objectif principal la diminution du trafic automobile et le développement des modes alternatifs, et impose désormais des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans et à échéance de la révision pour les existants.

Depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, le PDU est obligatoire pour les communes dont le périmètre des transports urbains est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants.

Sur les départements littoraux de PACA :

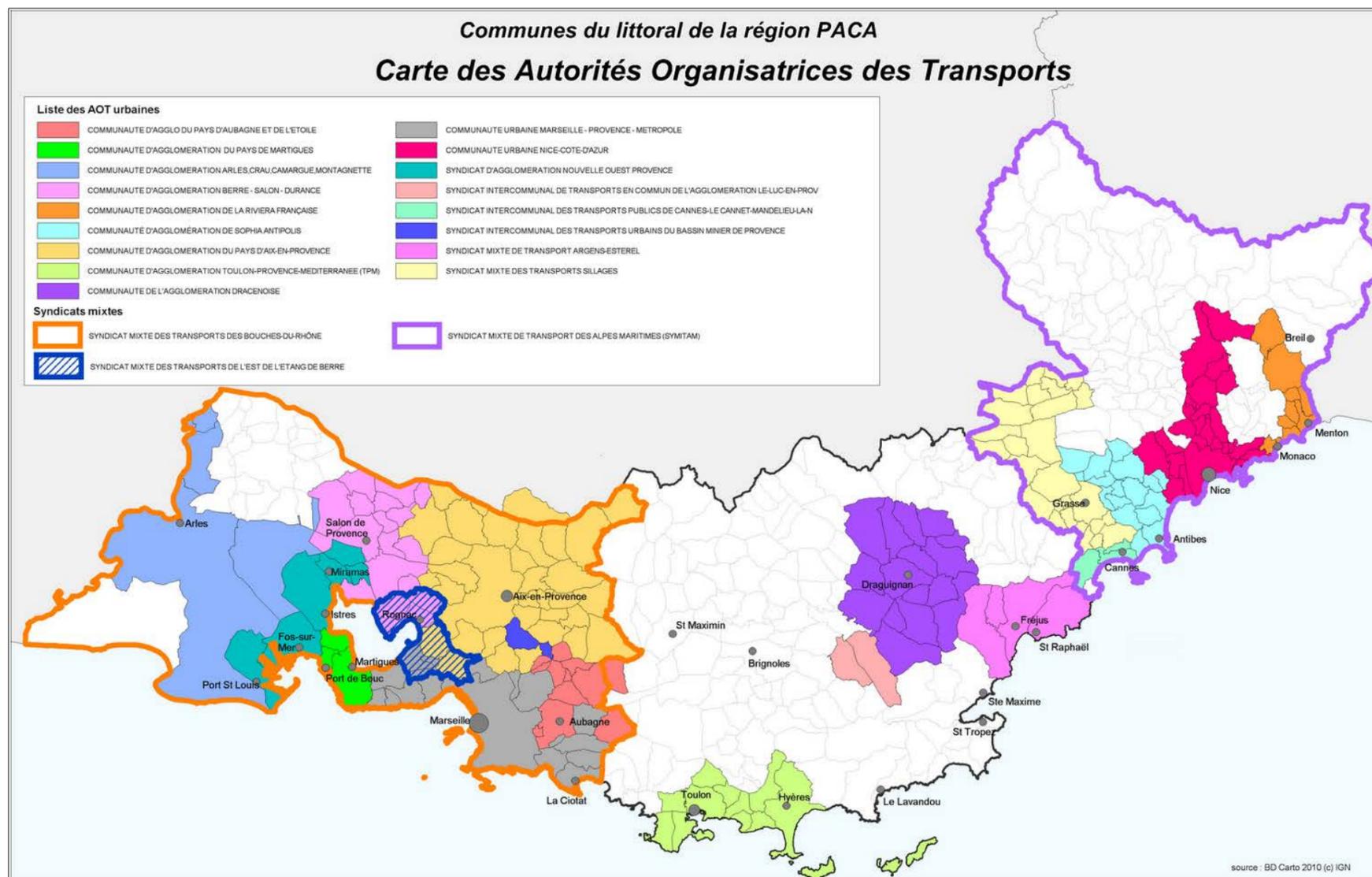
- 9 agglomérations avaient approuvés leur PDU fin 2010 : Nice / Antibes / Cannes / Toulon / Aubagne / Marseille / Gardanne / Salon / Arles,
- 3 agglomérations n'étaient pas en règle avec la loi. Il s'agit d'une part de Martigues et Grasse dont le PDU est en cours, et d'autre part d'Aix-en-Provence dont le PDU a été annulé et qui est relancé.

On constate qu'à l'exception de Martigues, toutes les AOTU du littoral PACA soumises à la LAURE possèdent un PDU approuvé en 2010. La couverture géographique du littoral des Bouches-du-Rhône est donc continue (à l'exception de la Camargue). Il ne manque que la communauté d'agglomération de la Riviera Française dans les Alpes-Maritimes, par contre, dans le Var, seul le secteur de Hyères/Toulon est représenté. Un bassin de population important existe cependant dans le syndicat mixte des transports Argens-Estérel, mais l'absence d'obligation réglementaire sur ce territoire a eu pour effet de ne pas développer de PDU.

La question des échelles de gouvernance : des AOTU et « une rareté des syndicats mixtes des transports »

Les différentes observations du volet 1 de la présente fiche V.2 ont mis en avant le fait que la portée des transports collectifs dépassait l'échelle traditionnelle urbaine des autorités organisatrices de transport, et nécessitait une action à plus grande échelle par regroupement de compétences et de périmètres.

La loi du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbain, offre aux AOT la possibilité de se former en syndicat mixte de transport dit « syndicat mixte SRU ». Ce type de syndicat constitue un nouvel outil de coopération caractérisé par une grande souplesse de ses modes de fonctionnement. Il permet de coordonner, sur un périmètre donné, les actions des différentes autorités organisatrices compétentes en matière de transport afin d'assurer la cohérence du système de déplacement (information, tarification) et de favoriser l'intermodalité.



Sur le littoral PACA, on dénombrait en 2010 3 syndicats mixtes des transports SRU :

- le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB)
- le SM des Bouches-du-Rhône qui s'étend sur tout le département et dont le périmètre d'action englobe celui du SMITEEB
- le SM des Alpes-Maritimes qui s'étend également sur tout le département

Le SMITEEB regroupe 8 communes dépendant de 3 AOTU différentes. Il assure notamment le développement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service inter-urbaine dont le parcours emprunte des voies sur ces différents territoires. En ce sens il constitue un objet administratif parfaitement adapté à la réalisation de ce projet multi-acteurs.

Dans les Alpes-Maritimes, un syndicat mixte des transports SRU recouvre tout le département. Son objectif réside dans les dessertes des communes de l'arrière pays et dans leur raccordement avec les grandes AOTU littorales. Ainsi il a été vu précédemment l'offre de service importante proposée par les cars départementaux en transport à la demande, vers les communes rétro-littorales.

Enfin le Var ne possède pas de syndicat mixte des transports SRU. Et d'une manière générale leur présence et leur action est encore limitée dans toute la région PACA.

La contractualisation dans le cadre des projets de transports.

Avant 2008, les projets routiers de l'état étaient programmés et financés dans le cadre des Contrats de Plan État Région (CPER). Le dernier CPER de PACA qui comporte un volet routier est celui de 2000 – 2006. Le **CPER 2007-2013** traite essentiellement de transport ferré. Depuis 2008, et en rapport avec le Grenelle de l'Environnement, de nouvelles dispositions sont en vigueur qui sont fondées sur la distinction entre les opérations de modernisation et d'amélioration d'itinéraires existants et les opérations de création d'itinéraires nouveaux :

→ Les opérations sur itinéraires existants font l'objet d'un Programme De Modernisation d'Itinéraires (**PDMI**), mis en place au niveau régional pour une première période de 2009 à 2014.

→ Les itinéraires nouveaux seront inscrits au niveau national dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (**SNIT**) – La publication du SNIT est en cours.

En matière de transports collectifs, l'État encourage le développement de réseaux structurants offrant de hauts niveaux de service pour les usagers. Pour ce faire, des subventions sont accordées aux autorités organisatrices des transports au travers d'appels à projets nationaux en faveur des transports collectifs en site propre (**AAP TCSP**).

Le Contrat de Plan État - Région 2007-2013

Avec le Contrat de projets 2007-2013, s'ouvre une nouvelle génération d'engagements contractuels entre l'État et la Région. Plus ciblé, plus sélectif que le précédent contrat de plan, il est concentré sur des investissements d'intérêt régional ou national, structurants pour le territoire d'accueil, et prêts à être engagés.

Les choix réalisés ne sont pas l'expression d'à priori de l'État ou de la Région. Ils procèdent au contraire de réflexions stratégiques menées par l'État préalablement à la préparation du contrat, et du projet stratégique voté par le Conseil régional.

Favoriser la croissance durable suppose pourtant de relever dans les toutes prochaines années plusieurs défis majeurs :

Les infrastructures de transports, des axes majeurs comme des relations internes à la région, sont souvent saturées et parfois très insuffisantes, comme en témoigne la ligne unique non électrifiée entre Aix et Marseille au sein d'une métropole d'1,4 millions d'habitants. La région accuse un retard considérable en matière de transports collectifs et ferroviaires. L'insuffisance des transports collectifs urbains est un lourd handicap pour le niveau de métropolisation de la 3e région économique française. La Vallée-du-Rhône canalise un trafic de marchandises important et le littoral se caractérise par des conflits entre trafic local et trafic longue distance. On constate aujourd'hui un engorgement de ces axes qui conduit à l'asphyxie des métropoles.

Le principal enjeu pour la région est d'améliorer l'accessibilité vers et depuis l'extérieur (circulations dans la Vallée-du Rhône, échanges avec l'Italie, liaisons Est-Ouest, Arc méditerranéen) et d'assurer des relations internes plus efficaces et compatibles avec le développement durable (liaisons entre les grandes agglomérations, liaisons internes aux agglomérations et solidarité régionale).

La réponse à la saturation du réseau routier à court terme repose sur la mise en œuvre de projets alternatifs visant au report modal vers le ferroviaire, le fluvial et le maritime.

Le Programme De Modernisation d'Itinéraires

Conformément à la loi du 13 août 2004, l'État a entrepris de se recentrer sur le réseau routier le plus structurant pour le pays en transférant aux départements les routes nationales d'intérêt local (RNIL).

La politique d'investissement sur le réseau routier national tient compte de cette réorganisation et les futurs investissements routiers font ainsi l'objet d'une démarche distincte fondée sur la mise en œuvre de programmes de modernisation, par itinéraire. Le PDMI succède aux anciens contrats de plan État-régions.

Il passe notamment par une classification des itinéraires. La dynamique des territoires est un élément clé en Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Elle se traduit par :

→ une zone littorale en cours de métropolisation caractérisée par deux vastes ensembles urbains majeurs (Arles-Marseille-Aix en Provence-Toulon et Cannes-Nice-Menton) représentant respectivement de l'ordre de 2,5 et 1 million d'habitants, soit 80 % de la population régionale ;

→ une zone alpine fortement enclavée et caractérisée par un relief difficile.

Le PDMI est une démarche de programmation des opérations d'aménagement du réseau routier national ayant un objectif d'efficacité, en traduisant localement le schéma national des infrastructures de transport.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport

Le schéma national des infrastructures de transport est un document de stratégie qui fixe les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures de transport. Il inclut un plan d'actions destiné à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations.

Le schéma identifie aussi, sur la base d'une analyse multicritère, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon 20-30 ans, et dont les études doivent ainsi être poursuivies. Il s'agit de la référence en termes de réalisations de projets routiers neufs (ceux qui augmentent en particulier la capacité du réseau routier). Ce schéma représente ainsi 245 milliards d'euros d'investissements.

La liste des opérations routières à venir sera formalisée dans la version finale du SNIT. Actuellement, seul l'avant-projet consolidé a été rendu public en 2011. Il identifie notamment 3 opérations sur le territoire de la région PACA :

- Le contournement autoroutier d'Arles
- La liaison Fos-sur-Mer / Salon-de-Provence
- Le projet de LGV PACA

Le 3e appel à projets « Transports collectifs en site propre »

Le développement des transports collectifs urbains et des actions de mobilité durable, qui permettent de lutter contre la congestion urbaine et de réduire la pollution de l'air en aidant au report modal vers des modes de transport plus responsables s'inscrit dans la politique de transition écologique engagée par le gouvernement.

Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, a lancé le 07 mai 2013 un nouvel appel à projets pour promouvoir les transports collectifs et la mobilité durable.

450 millions d'euros sont ainsi mobilisés pour soutenir les projets portés par les collectivités locales de métropole (hors Île-de-France) et des Outre-mer. Pourront être subventionnés :

- les projets de métro, de tramway, de tram-train, de bus à haut niveau de service, de navette fluviale ou maritime, de transport par câble ou crémaillère,
- les investissements se rapportant au vélo,
- les actions innovantes en matière de mobilité durable.

Deux appels à projets en faveur des TCSP ont déjà été initiés en 2008 et 2010 et ont permis de faire émerger plus de 13 milliards d'euros de projets largement répartis sur le territoire. L'État a contribué à hauteur de 1,3 milliards pour le financement de ces projets. Les travaux de l'ensemble de ces projets doivent démarrer au plus tard avant fin 2013.