

**La poursuite du maillage autoroutier et de liaison rapide à destination de la façade littorale**

**Un réseau autoroutier qui structure le littoral PACA**

L'autoroute A8 est la principale infrastructure autoroutière qui traverse d'Ouest en Est les départements littoraux de PACA. Longue de 220 km, elle permet la desserte de la Provence et de la Côte d'Azur depuis Aix-en-Provence à l'Ouest jusqu'à Menton et la frontière italienne à l'Est. Entre 1986 et 2012, l'A8 a été élargie entre la BPV (barrière pleine voie) de La Barque (échangeur A8/A52) et la BPV d'Antibes, entre l'échangeur Nice Est jusqu'à la Turbie et plus récemment entre les échangeurs Nice Promenade et Nice Est : elle est passée de 2x2 voies à 2x3 voies afin de supporter la hausse des trafics. Les sections Antibes – Nice Ouest et La Turbie – Menton n'ont pas été modifiées : la première a directement été construite à 2x3 jusqu'à Cagnes puis à 2x4 voies jusqu'à Nice promenade et la deuxième est restée à 2x2 voies en raison notamment de la contrainte du relief.

L'A8 est connectée à son extrémité Ouest à l'autoroute A7, axe autoroutier qui dessert la Vallée-du-Rhône et qui assure la principale liaison Nord/Sud au sein de l'Europe de l'Ouest.

L'Ouest des Bouches-du-Rhône est desservi depuis les années 1990 par l'A54, infrastructure de 50 km à 2x2 voies qui relie Nîmes et le Languedoc à Arles (1990) puis Saint-Martin-de-Crau à l'A7 au droit de Salon (1996). Entre Saint-Martin et Arles, la RN113 assure la continuité de cet axe.

L'A55 est une liaison autoroutière entre Marseille et Martigues dans les Bouches-du-Rhône qui longe le littoral sur 35 km. Principalement à 2x2 voies, elle a été achevée à la fin des années 1980 par la section entre Marseille et les Pennes Mirabeau. À l'ouest de Martigues, la continuité est assurée par la RN568, axe à 2x2 voies, qui se connecte au nord à la RN113 au niveau de l'entrée Est d'Arles.

À l'Est des Bouches-du-Rhône, l'A50 relie Marseille à Toulon en passant par Aubagne et assure sur 70 km la desserte des communes littorales. Entre 1986 et 2012, des sections aménagées à 2x2 voies ont été élargies à 2x3 voies entre Aubagne et La Ciotat et entre La Cadière et Toulon, la liaison entre La Ciotat et La Cadière restant à 2x2 voies.

L'A52 structure également l'Est des Bouches-du-Rhône en reliant Aubagne à l'A8 au niveau de La Barque à l'Est d'Aix-en-Provence.

Dans le Var, l'A57 connecte l'Est de Toulon à l'A8 au niveau du Luc depuis le début des années 1990. À 2x2 voies, elle traverse le Var sur 50 km. Un aménagement à 2x3 voies est en cours d'étude à la sortie Est de Toulon.

Dans les Alpes-Maritimes, l'A500, infrastructure à 2x1 voies, dessert Monaco depuis l'A8 au niveau de l'échangeur de La Turbie depuis le début des années 1990.



Principaux aménagements routiers détaillés par fonctionnalité de desserte à l'origine – Juin 2013

**Un réseau routier de desserte du littoral PACA complémentaire**

Des routes nationales et départementales assurent la continuité du réseau autoroutier :

- la RN113 au droit d'Arles connecte les deux tronçons de l'A54
- la RN568 relie l'A55, au niveau de Martigues, à l'A54, via la RN113 à l'Est d'Arles
- Le tunnel de Toulon qui assure la traversée de la ville entre l'A57 à l'Est et l'A50 à l'Ouest.

Depuis le milieu des années 1990, la RN113 a été aménagée en voie express à 2x2 voies dans la continuité de l'A54 entre Salon et Saint-Martin-de-Crau jusqu'à la connexion avec la RN568.

Sur la RN568 des projets d'aménagement de contournements urbains (Martigues – Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer) sont à l'étude (cf paragraphe Les projets routiers).

Le 1<sup>er</sup> tube du tunnel de Toulon a été mis en service au début des années 2000 assurant la traversée de la commune d'Est en Ouest. Le 2<sup>ème</sup> tube sera opérationnel en mars 2014 (cf paragraphe Les projets routiers).



**Volet 1 : État des lieux**

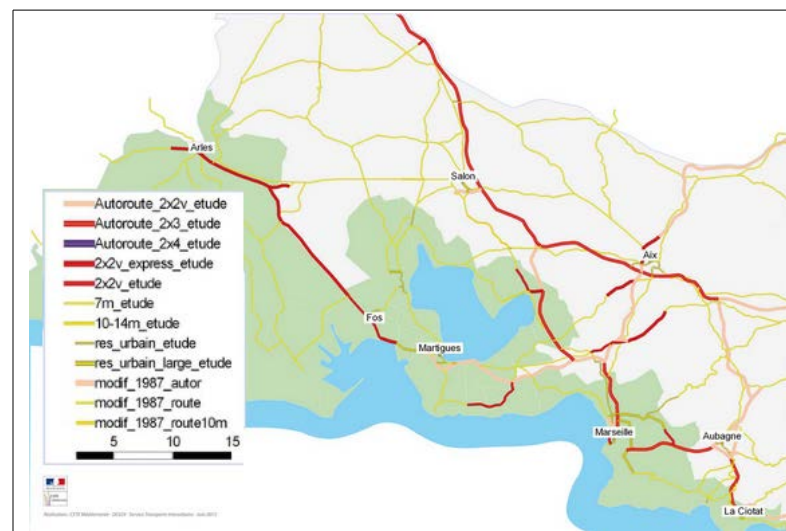
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

D'autres routes assurent la desserte du littoral et de l'arrière-pays de PACA depuis les infrastructures autoroutières comme la RN569 depuis l'A54 à l'ouest de Salon, la RD9 depuis l'A8 au droit d'Aix, l'A570, axe aux normes autoroutières qui offre de bonnes conditions de circulation depuis l'A57 à l'Est de Toulon jusqu'à Hyères, la RD35 depuis l'A8 vers le golfe de Saint-Tropez, la RD555 depuis l'A8 vers Draguignan, la RD6185 depuis l'A8 et Cannes vers Grasse, la RD6202bis depuis l'A8 vers le nord de Nice.

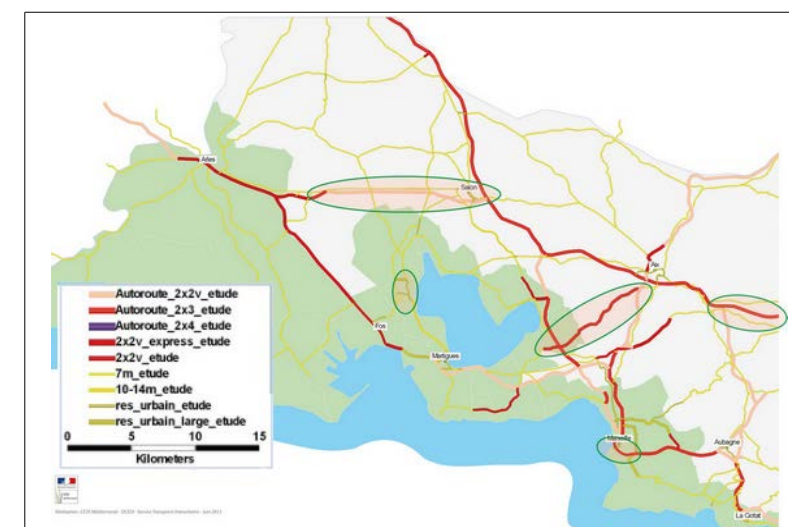
Depuis 1986, des aménagements sur ces axes ont été réalisés pour améliorer les conditions de circulation. On peut citer la desserte du golfe de Saint-Tropez, la construction de la RD6202bis, la desserte de Draguignan, ...

**Un linéaire routier qui est resté stable**

L'analyse de l'évolution des linéaires par type de voies doit tenir compte d'éventuels reclassements et changements de nomenclature mais aussi du transfert d'une partie du réseau national aux conseils généraux effectué depuis 2007. Toutefois, l'offre routière globale n'a pas connu d'évolution notable au sein de chacun des trois départements littoraux de PACA.



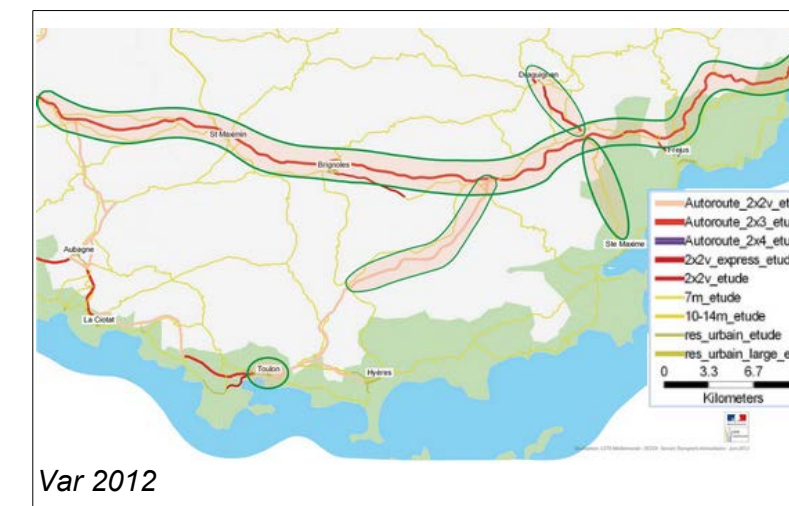
Bouches-du-Rhône 1986



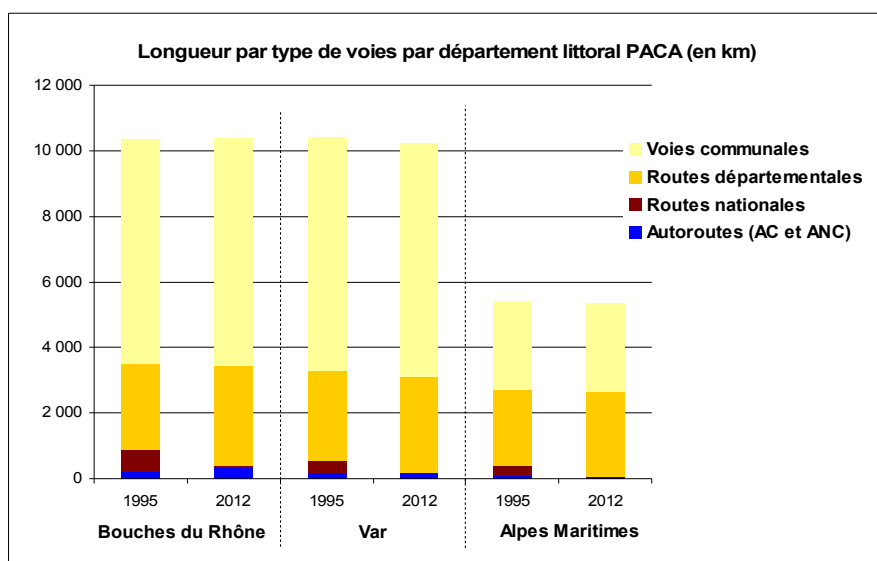
Bouches-du-Rhône 2012



Var 1986



Var 2012

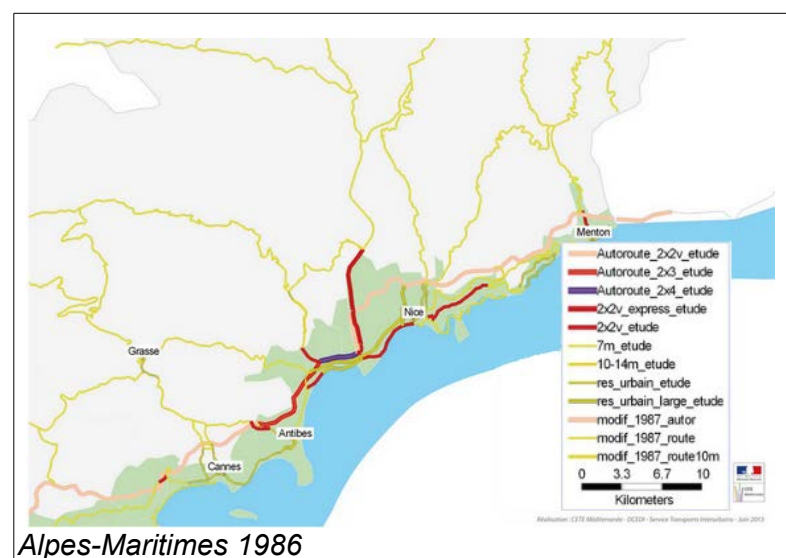


**Une densité autoroutière hétérogène**

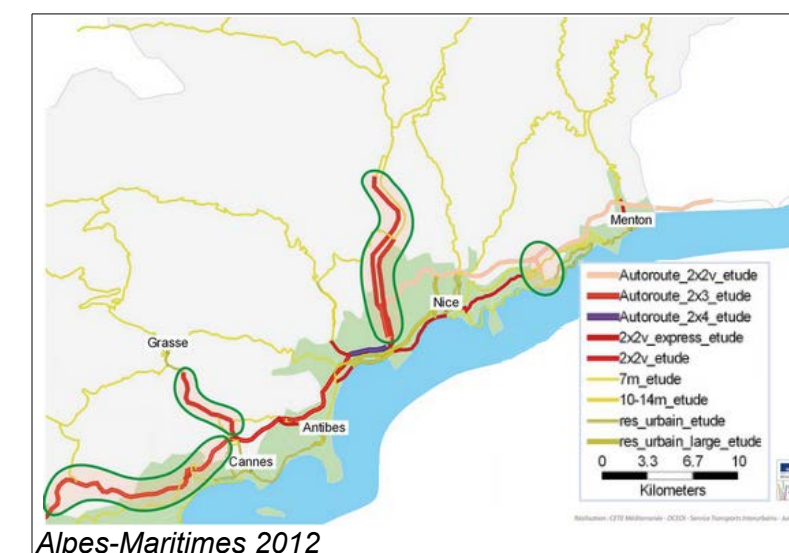
La densité autoroutière apparaît hétérogène entre les trois départements littoraux de PACA : en 2012, la plus élevée est celle des Bouches-du-Rhône. Avec la densité du Var, elles sont supérieures à la densité autoroutière nationale contrairement aux Alpes-Maritimes au sein duquel la densité autoroutière reste inférieure à la moyenne nationale.

	Bouches du Rhône		Var		Alpes maritimes		Métropole	
	1995	2012	1995	2012	1995	2012	1995	2012
Linéaire autoroutière (en km)	201	321	166	196	72	72	10 300	11 400
Densité autourière (en km / 100 km <sup>2</sup> )	4,0	6,3	2,8	3,3	1,7	1,7	1,9	2,1

Depuis 1997, la densité autoroutière a légèrement augmenté dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var et n'a pas évolué dans les Alpes-Maritimes.



Alpes-Maritimes 1986



Alpes-Maritimes 2012



**Remarque :** la densité autoroutière de la bande littorale des Alpes-Maritimes 2012 dépasse les 10 km/km<sup>2</sup>. Dans ce département, les infrastructures autoroutières sont localisées au sein des communes littorales contrairement aux départements des Bouches-du-Rhône et du Var pour lesquels la densité autoroutière de leur bande littorale est inférieure à celle départementale présentée auparavant.

**Une amélioration de la capacité d'accès**

La capacité d'une section routière ou autoroutière est définie par le nombre maximum de véhicules écoulés pendant une heure avant de basculer dans une situation de congestion. Elle se mesure en unité de voiture particulière par heure (uvp/h) sachant qu'1 VL compte pour 1 uvp et qu'1 PL compte pour 3 uvp. À ce débit critique correspond une vitesse à capacité au-delà de laquelle chaque véhicule est contraint par ses prédécesseurs immédiats et il est impossible de dépasser.

**- Aux entrées des départements littoraux de PACA**

Les accès au littoral PACA présentent des caractéristiques capacitaires hétérogènes en raison notamment des types et volumes de flux qui les empruntent.

6 "portes d'entrée" aux départements littoraux de PACA ont été identifiés, comme le représente la carte ci-contre.

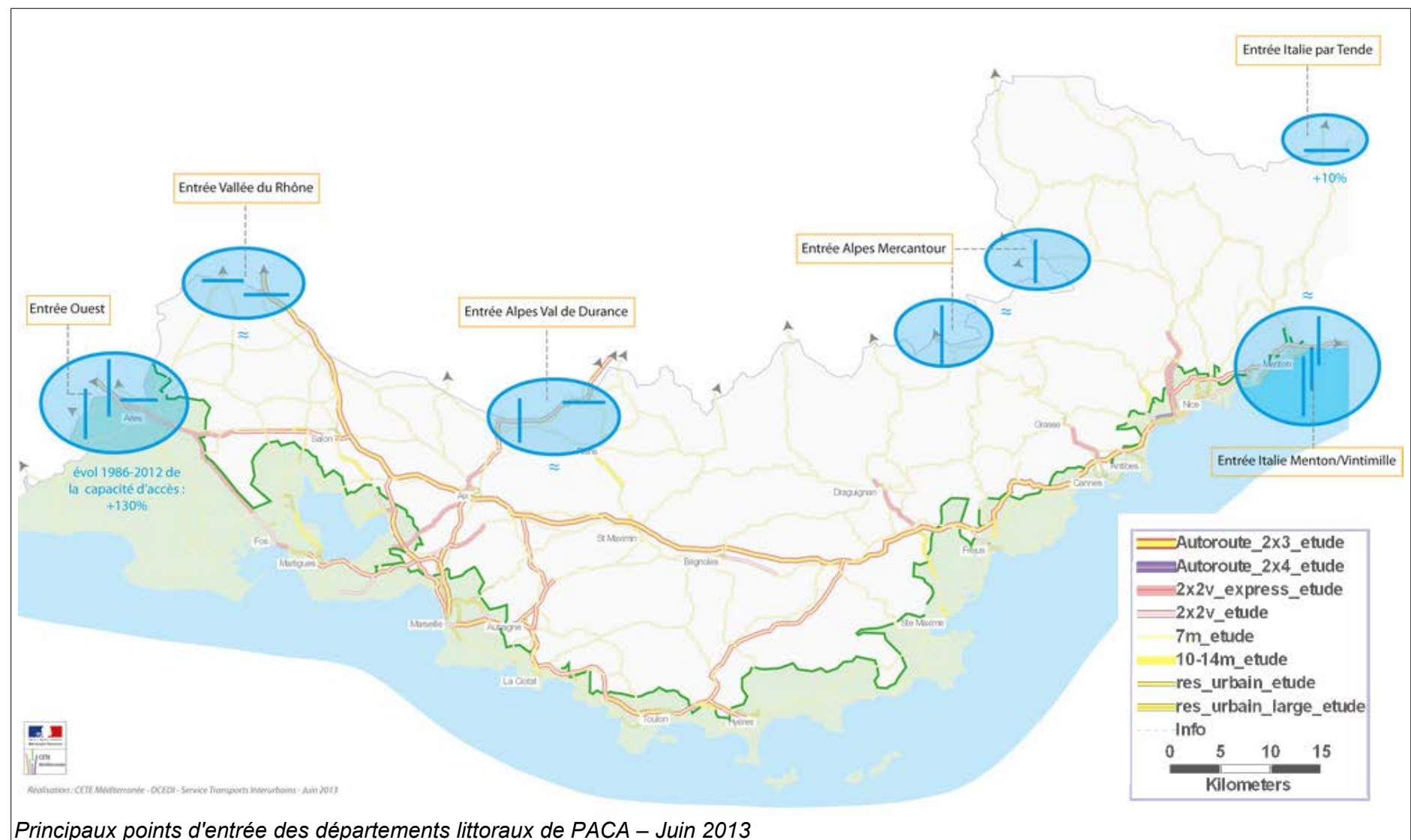
L'accès par la vallée du Rhône est le plus emprunté. L'infrastructure principale est la section de l'A7 au nord de Salon qui accueille les flux de transit et d'échange Nord/Sud. La capacité de cet accès n'a pas évolué depuis 1986.

L'accès par l'ouest supporte les flux de transit et d'échanges Ouest <-> Est. La section autoroutière de l'A54 à l'ouest d'Arles représente l'infrastructure principale de cet accès. Il a été mis en service au début des années 1990 et a contribué à augmenter la capacité de l'entrée Ouest.

L'accès par le Val de Durance est emprunté par des flux d'échanges avec les Alpes. La section autoroutière constitue la principale infrastructure de cet accès. Sa capacité a très légèrement été améliorée depuis 1986 en raison des aménagements réalisés sur la RD3 qui assurent principalement les échanges Alpes <-> Var. Il est à noter qu'au-delà des Bouches-du-Rhône, l'A51 a été aménagée jusqu'à La-Saulce (Sud de Gap) entre 1986 et 2001

Les sections de la RD6185 et RD6202 à la frontière Alpes-Maritimes / Alpes-de-Haute-Provence constituent la porte d'entrée aux Alpes côté Mercantour. Le faible trafic empruntant cette entrée n'impacte pas son niveau de service, la capacité étant stable depuis 1986.

Le tunnel de Tende représente une entrée secondaire aux départements littoraux de PACA. Cet accès montagneux, frontalier avec l'Italie a tout de même été aménagé depuis 1986 afin d'améliorer les conditions de circulation. L'aménagement d'un nouveau tunnel de Tende est également en projet.



Principaux points d'entrée des départements littoraux de PACA – Juin 2013

L'accès Est aux départements littoraux de PACA par la frontière italienne assure l'écoulement des flux de transit Est ↔ Ouest et d'échange Italie ↔ PACA, flux principalement supportés par la section autoroutière de l'A8 au droit de Menton. La capacité de cette entrée n'a pas évolué depuis 1986.

Depuis 1986, la capacité des "portes d'entrée" aux départements littoraux de PACA a augmenté avec la mise en service de l'A54 qui améliore l'accès par l'Ouest. Quantitativement, l'amélioration de la capacité des infrastructures composant ces 6 entrées, calculée en fonction de leur profil en travers est estimée autour de 15-20 %.

**- Aux entrées des communes littorales de PACA**

La capacité des accès aux communes littorales a été évaluée à l'échelle départementale.

**Dans les Bouches-du-Rhône**, l'accès aux communes littorales a été amélioré depuis 1986 :

- à l'entrée Ouest d'Arles (mise en service de l'A54, section à 2x2 voies),
- à l'entrée Est d'Arles (mise à 2x2 voie de la RN113),
- à l'entrée Nord de Vitrolles (mise à 2x2 voies de la RD9),
- à l'entrée Nord de Marseille (mise en service de l'A55, section à 2x2 voies),
- à l'entrée Nord de Cassis (mise en service des échangeurs n°6 et n°8 sur l'A50),
- à l'entrée Nord de la Ciotat (mise à 2x2 voies de la sortie autoroutière n°9 de l'A50).

Ainsi, la progression de la capacité d'écoulement des accès aux communes littorales des Bouches-du-Rhône peut être estimée autour de 25-30 %.



**Dans le Var**, l'accès des communes littorales a principalement été amélioré :

- à l'entrée Nord des Lecques (aménagement à 3 voies de la sortie n°10 de l'A50)
- à l'entrée Nord de Bandol (mise à 2x2 voies de la sortie autoroutière n°12 de l'A50)
- à l'entrée Ouest de Hyères (mise en service de l'A570, section à 2x2 voies)
- à l'entrée Nord de Sainte-Maxime (aménagement de la RD35)
- à l'entrée Nord de Fréjus (aménagement de l'accès à l'A8, sortie n°38)

La hausse de la capacité d'accès aux communes littorales du var peut être estimée à 30 %.

**Dans les Alpes-Maritimes**, l'amélioration de la capacité d'accès aux communes littorales s'est faite au niveau :

- de l'entrée Nord de Cannes (mise à 2x2 voies de la RN6185)
- de l'entrée Nord de Saint Laurent du Var (mise en service de la RD6202, voie à 2x2 voies)
- de l'entrée d'Eze (mise en service de l'A500, section à 2x2 voies qui dessert Monaco)

La hausse de capacité d'accès aux communes littorales des Alpes-Maritimes peut être estimée à 25 %.

*Ces estimations ne portent que sur les sections d'accès aux communes littorales, situées à la frontière communale et ne prennent pas en considération l'état de la capacité en amont ou en aval de ces sections.*

### Les projets routiers à court et moyen/long terme sur le réseau structurant le littoral PACA

Les principaux projets concernent le département des Bouches-du-Rhône, et notamment le secteur à l'ouest de l'Étang de Berre avec de forts enjeux stratégiques de desserte.

À court terme (avant 2020), la rocade L2 (avec voie de Transport en Commun en Site Propre sur L2 nord) et la déviation PL des voies portuaires à Fos sont prévues. À moyen terme, la mise en service de la L2 implique le déclassement des deux pénétrantes autoroutières A7 et A50 et donc leur restructuration urbaine.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a quant à lui, vocation à assurer la continuité autoroutière de l'axe Espagne – Italie et permettra une requalification de la RN113 en artère urbaine. Sa mise en service est planifiée après 2020.

Le projet de contournement de Martigues – Port-de-Bouc a vocation à améliorer le cadre de vie des riverains, la sécurité des usagers et renforcer la desserte des bassins ouest de Fos.



Sur le même territoire, et à plus long terme, la desserte des bassins ouest vers l'axe rhodanien sera assurée par la liaison Fos-Salon, liaison qui a fait l'objet d'une évaluation par la « commission mobilité 21 ».

Cette commission est chargée par le gouvernement de mettre en perspective les conditions de réalisation de l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT). In fine, le rapport Duron, prévoit 9 projets nationaux prioritaires, dont la construction de l'A56 Fos-Salon.

Ce projet s'inscrit plus globalement dans le cadre de la définition d'une nouvelle stratégie nationale portuaire. En parallèle, le nouveau projet stratégique 2014-2018 du GPMM est en cours d'élaboration.

Dans le var, le 2<sup>ème</sup> tube de Toulon sera mis en service avant 2020.



## Le développement du réseau ferré grande vitesse et les limites de l'offre intra-régionale

### La montée en puissance du réseau Ligne à Grande Vitesse

Au début des années 1980, le réseau à grande vitesse du territoire national ne représentait qu'un peu plus de 400 km (ligne Paris-Lyon). En 2009, près de 1900 km de lignes à grande vitesse structuraient le réseau ferroviaire français, soit une progression moyenne de 63 km par an. Cette croissance du réseau ferroviaire à grande vitesse s'inscrit également dans un schéma de réseau trans-européen des transports dont l'objectif est de développer des corridors qui structureront le territoire de l'Union Européenne et renforceront sa compétitivité.

Cette évolution importante des infrastructures ferroviaires nationales s'accompagne d'une contraction régulière du réseau total et d'une électrification du réseau couplée à une réduction du réseau de lignes non électrifiées. Ainsi, la densité ferroviaire sur le territoire national diminue : elle est passée de plus de 6 km / 100 km<sup>2</sup> en 1995 à moins de 5,5 km / 100 km<sup>2</sup> en 2012.

En région PACA, la densité ferroviaire est inférieure à la moyenne nationale avec un chiffre qui dépasse juste les 4 km d'équipements ferroviaires tous les 100 km<sup>2</sup>.

La contraction du réseau ferroviaire et l'électrification du réseau se remarquent également à l'échelle des départements littoraux de PACA :

Offre ferroviaire	Bouches du Rhône		Var		Alpes Maritimes	
	1995	2012	1995	2012	1995	2012
Longueur du réseau ferroviaire exploité (en km)	457	492	217	155	133	177
dont lignes électrifiées	275	333	154	154	75	93
dont voie unique	184	105	77	15	58	107
dont LGV	0	60	0	0	0	0

source : RFF



### Des liaisons TGV améliorées vers le littoral PACA depuis la mise en service de la LGV Méditerranée

Depuis juin 2001 et la mise en service de la LGV Méditerranée qui permet de relier Marseille à Paris en 3h, les départements littoraux de PACA profitent d'une offre ferroviaire à grande vitesse de qualité améliorant la fréquence et les temps de parcours des trajets ferroviaires depuis les trois grandes métropoles Marseille, Toulon et Nice comme le montre le tableau ci-contre :

### Des liaisons TER en forte augmentation depuis plus de 15 ans

Desserte TGV	1995		2003		2012	
	Fréquence	Meilleur temps de parcours	Fréquence	Meilleur temps de parcours	Fréquence	Meilleur temps de parcours
Marseille - Paris	8-11 ARQ	4h10	17 ARQ	3h00	25-31 ARQ	3h00
Nice - Paris	2 ARQ	6h31	6 ARQ	4h06	14-15 ARQ	4h06
Toulon - Paris	4 ARQ	5h01	7 ARQ	3h50	14-16 ARQ	3h50
Marseille - Lyon	1 ARQ	2h34	15 ARQ	1h35	31-40 ARQ	1h35
Toulon - Lyon	-	-	7 ARQ	2h00	-	2h00
Nice - Lyon	-	-	6 ARQ	4h15	-	4h15
Marseille - Valence	1 ARQ	1h44	12 ARQ	1h01	17-20 ARQ	1h01
Marseille - Lille	3 ARQ	5h24	6 ARQ	4h28	14-17 ARQ	4h28



**Volet 1 : État des lieux**

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Entre 1995 et 2012, une évolution caractéristique de l'offre ferroviaire en PACA et plus particulièrement, au sein des 3 départements littoraux, est la hausse du nombre de services TER. Les aménagements réalisés sur le réseau ferroviaire régional de PACA depuis 17 ans comme la modernisation des lignes Aix-Marseille, Marseille-Aubagne, Cannes-Grasse pour les plus importantes ont contribué :

- à doubler la fréquence des TER entre Marseille et Aix et entre St Raphaël et Cannes,
- à augmenter de 75 % les fréquences des liaisons Toulon-Hyères, Cannes-Nice, Nice-Vintimille et à un degré moindre Marseille-Toulon

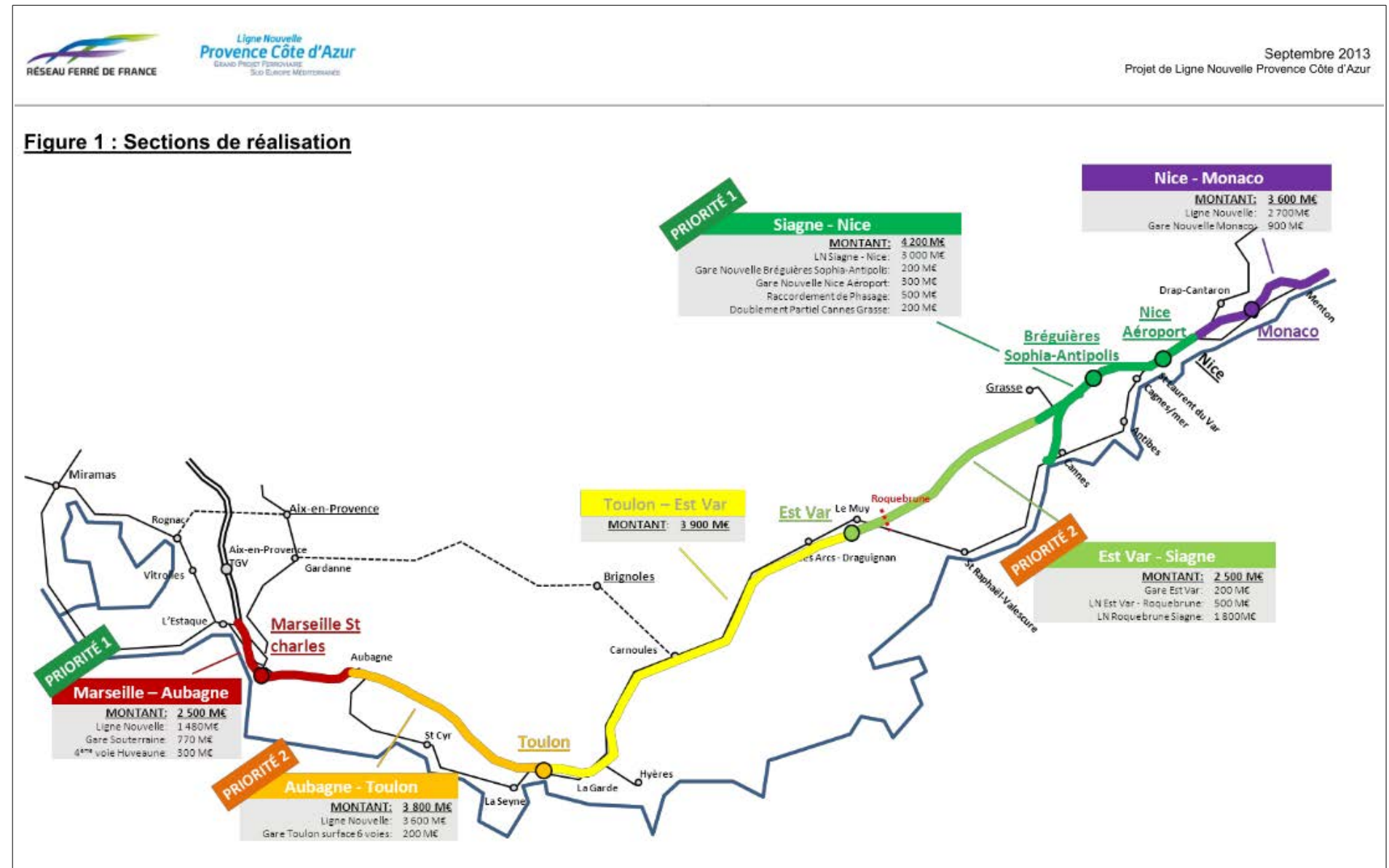
Desserte TER	1995		2012	
	Fréquence	Meilleur temps de parcours	Fréquence	Meilleur temps de parcours
Marseille - Aix	45 tr/j	32 min	88 tr/j	31 min
Marseille - Toulon	44 tr/j	52 min	72 tr/j	43 min
Toulon - Les Arcs	6 tr/j	54 min	32 tr/j	35 min
Toulon - Hyères	8 tr/j	20 min	14 tr/j	20 min
St Raphael - Cannes	19 tr/j	33 min	38 tr/j	20 min
Cannes - Grasse	-	-	35 tr/j	22 min
Cannes - Nice	61 tr/j	27 min	105 tr/j	11 min
Nice - Vintimille	59 tr/j	37 min	102 tr/j	39 min

**Le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur**

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est définie comme un grand projet ferroviaire de mobilité durable pour une région menacée d'asphyxie. La région PACA ne dispose que d'une seule ligne ferroviaire qui concentre aujourd'hui tous les trafics (TGV, inter-cités, TER et fret). Son réseau ferré est le plus faible de France en termes de linéaire par habitant. Couplé à la forte dynamique démographique, le réseau ferré de PACA est aujourd'hui largement saturé aux nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et niçois.

Dès les années 1990, un arc méditerranéen à grande vitesse entre l'Italie et l'Espagne est envisagé. Un débat public est organisé en 2005. Depuis, 3 objectifs partagés sont apparus :

- Ouvrir la région aux autres régions françaises et désenclaver l'Est de la région,
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région
- Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen.



Des concertations menées en 2011 et 2012 ont consolidés ces objectifs : la très grande vitesse n'est pas la priorité partout, il faut améliorer les trains du quotidien, diminuer le temps de parcours entre Marseille et Nice notamment, développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges, créer une nouvelle infrastructure et limiter les nuisances.

Ainsi, le projet de ligne nouvelle est réalisable par étape. Le système régional sera organisé autour d'un maillage étroit entre la ligne nouvelle et les lignes existantes. Il sera possible de réaliser par tranches ordonnées la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, de la Côte d'Azur puis de Toulon.

Le rapport Duron a retenu le projet de Ligne Nouvelle PCA incluant le nœud ferroviaire marseillais parmi les 9 projets nationaux prioritaires.

**La desserte maritime**

Le littoral PACA est composé de 5 ports de commerces (Marseille-Fos, Toulon, Nice-Villefranche, Cannes, Golfe-Juan) et de près de 90 ports de plaisance d'une capacité d'accueil proches de 48 200 places.

Par la suite, l'offre de transport maritime étudiée concernera celle proposée par les ports de Marseille-Fos, Toulon et Nice

**Nice et Toulon, des ports à l'activité « passagers » prédominante**

Le port de Nice, ancien port d'intérêt national relevant de l'État devenu port départemental depuis 2008, s'étend sur 17 hectares comportant plus de 900 mètres linéaires de quais. Il s'est développé autour d'activités dominantes telles que les liaisons maritimes vers la Corse, la croisière, le fret de ciment (1<sup>er</sup> port français) et la plaisance.

Le port de Toulon est également un port départemental (ancien port d'intérêt national). Situé au cœur d'une rade qui abrite trois terminaux, son activité est essentiellement centrée sur le trafic de passagers vers la Corse et la Sardaigne. Le trafic de fret est secondaire bien qu'il soit en augmentation ces dernières années. Il héberge également la principale base navale militaire française, ce qui le plaçait en 2010 au 1<sup>er</sup> rang des ports militaires de la Méditerranée.

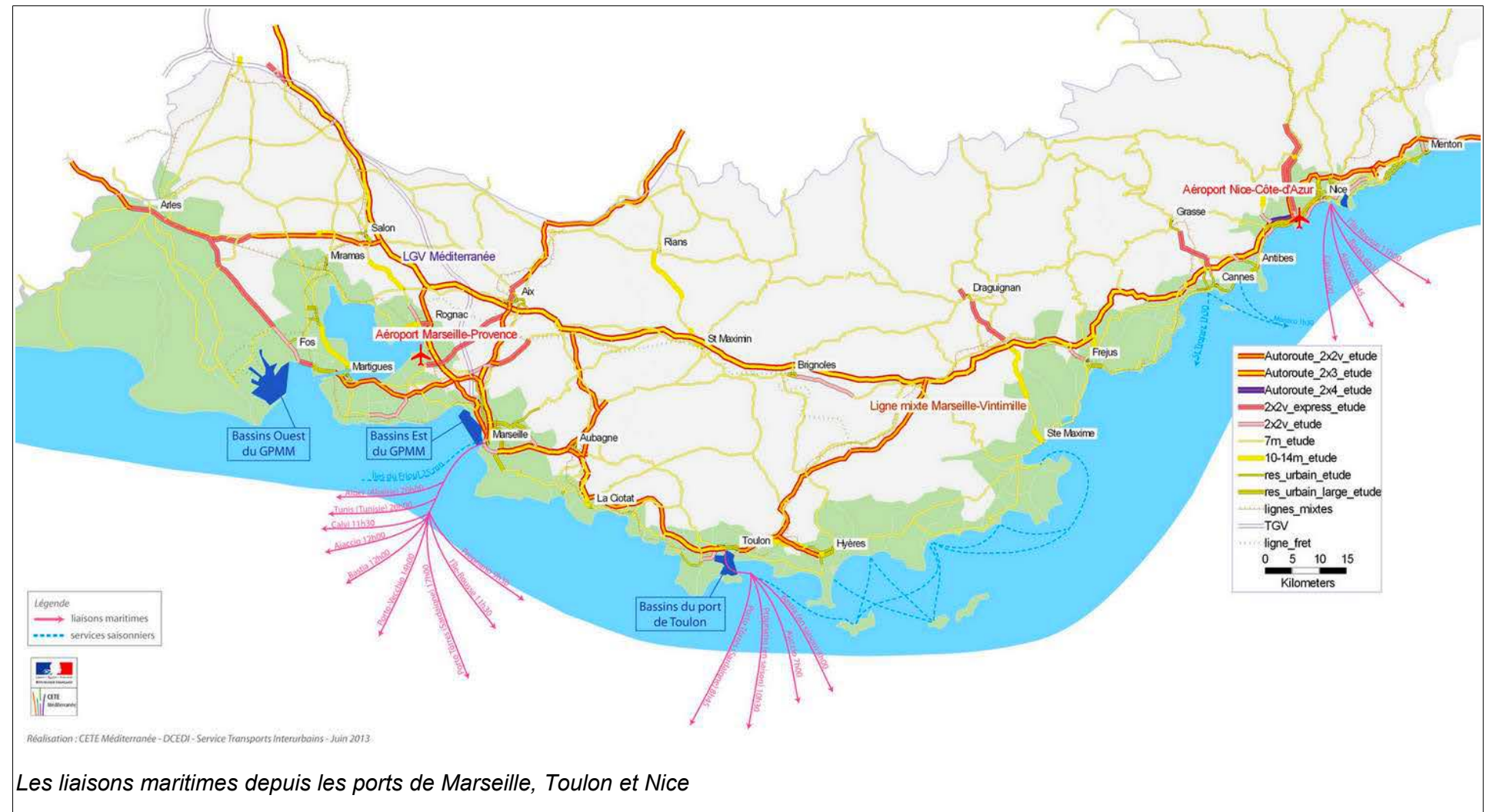
**Marseille-Fos**

- des activités *Marchandises* et *Passagers* de 1<sup>er</sup> ordre

Le Port de Marseille - Fos est devenu, depuis une loi promulguée en 2008, un des 7 Grands Ports Maritimes français, établissement public de l'État, dirigé par un Directoire sous contrôle d'un Conseil de surveillance.

Situé à l'embouchure de la Vallée-du-Rhône, il s'étend sur trois communes distantes géographiquement de 50 km : les bassins Est d'une superficie de 400 ha se situent sur la ville de Marseille tandis que les bassins Ouest occupent 10 000 ha sur les communes de Fos-sur-Mer et Port-St-Louis. Cet emplacement géographique stratégique participe à le positionner au 1<sup>er</sup> rang national en volume de marchandises traitées annuellement (86 millions de tonnes en 2012).

Le trafic de passagers du port de Marseille-Fos est en fort développement avec une activité Croisière en Méditerranée, exclusivement située sur les bassins Est, qui le place au 1<sup>er</sup> rang français. Les installations portuaires subissent des aménagements réguliers (mise en service en 2011 de la gare maritime de la Joliette) afin de faire progresser une activité traditionnelle pour le port qu'est le transport de passagers.



**Les liaisons maritimes depuis les ports de Marseille, Toulon et Nice**

- des infrastructures ferroviaires vieillissantes en cours de régénération

Le réseau ferré portuaire est constitué d'un système complexe représentant plus de 100 km de voies. Sur les bassins Ouest, la desserte des terminaux est assurée par 3 sous-ensembles (la zone de Graveleau - Port-Saint-Louis, le môle central céréalier, et le secteur Caronte) disposant chacun d'une connexion au réseau ferré national indépendante des autres. Sur les bassins Est, les voies ferrées assurent une desserte des quais avec principalement la voie non électrifiée entre Arenç et Mourepiane.

Le réseau ferré portuaire est également relié à une vingtaine d'installations embranchées qui raccordent des sites industriels au réseau ferré national.

À court terme des travaux de renouvellement et d'amélioration de la signalisation visent à augmenter la capacité du réseau ferré portuaire.

**Une offre maritime largement dominée par les liaisons vers la Corse**

La totalité des lignes régulières du port de Nice concernent des liaisons vers la Corse. Deux compagnies desservent la Corse au départ du port de Nice. Elles proposent des liaisons directes vers 4 destinations avec plusieurs types

de navires. La fréquence des allers/retours varie selon la compagnie maritime, la saisonnalité et les destinations ; elle peut atteindre 7 départs par jour.

L'activité passagers du port de Toulon est également dominée par les liaisons vers la Corse : c'est le premier port de desserte passagers vers cette destination.

Des offres vers la Sardaigne et l'Afrique du Nord sont également proposées au départ du port de Toulon.

Le port de Marseille-Fos dessert la Corse, la Sardaigne, l'Algérie et la Tunisie. Cette offre maritime est dominée par la liaison avec la Corse qui représentait 65 % du trafic passagers total du port en 2012.



### Des services côtiers non négligeables

Les services côtiers peuvent être définis par un transport maritime de passagers, non régulier et sur des courtes distances. Ils connaissent une croissance non négligeable comme le montre le trafic de passagers traité par ce type de transport maritime sur le port de Cannes : en 1995, son volume était de 45 000 passagers, il atteignait 220 000 passagers en 2011, soit une croissance annuelle moyenne de 25 %. Dans le département du Var, plus de 500 000 passagers ont été transportés en 2012 par les services côtiers depuis les ports de Hyères, Toulon, La Londe, Sanary, Porquerolles, Le Lavandou et autres.

### Les projets maritimes

Des aménagements portuaires sont orientés vers le développement et l'amélioration du trafic maritime de marchandises :

La stratégie nationale de relance portuaire parue en mai 2013, qui fait suite à la réforme portuaire de 2008, confirme la volonté de placer les ports au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires et dont la vocation est d'accueillir les activités essentiellement à la croissance. Dans ce cadre-là, le GPMM élabore un projet stratégique visant notamment à rendre les modes massifiés plus compétitifs, à développer le report modal, à conquérir des parts de marché par la connaissance des hinterlands cibles.

Concernant le traitement des passagers maritimes, les orientations consistent à aménager de grands pôles multimodaux en développant et améliorant notamment l'interconnexion entre les terminaux portuaires, ferroviaires, aéroportuaires.

### L'offre de transport aérien et les plateformes aéroportuaires

#### Un développement des infrastructures de traitement des passagers aériens

##### L'aéroport de Nice-Côte-d'Azur

L'aéroport de Nice-Côte-d'Azur s'étend sur une superficie de 370 hectares. Le temps d'accès depuis le centre-ville de Nice, situé à 6 km, est de 10 minutes.

Il possède 2 pistes de longueur 2960 et 2570 m et 2 terminaux chacun disposant de son propre aérogare. Les terminaux 1 (52 000 m<sup>2</sup>) et 2 (57 800 m<sup>2</sup>) peuvent traiter respectivement 4,5 et 8,5 millions de passagers par an. La superficie de l'ensemble des aérogares destinées au traitement des passagers a augmenté de près de 13 000 m<sup>2</sup> depuis 2000.

En 2012, 68 destinations dans 28 pays étaient desservies depuis l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur par 39 compagnies régulières. En 1986, le nombre de destinations étaient de 76 et de compagnies régulières de 28.

##### L'aéroport de Marseille-Provence

L'aéroport de Marseille-Provence occupe une superficie de 600 hectares. Depuis le centre-ville de Marseille, distant de 25 km, le temps d'accès est compris entre 20 et 30 minutes.

Il possède également 2 pistes de longueur 2400 et 3500 m et 2 terminaux accueillant les passagers : MP1 d'une superficie de 90 000 m<sup>2</sup> et MP2 de 10 000 m<sup>2</sup>. Leurs capacités de traitement respectives sont estimées à 11,5 et 3,5 millions de passagers par an. Au cours de la dernière décennie, l'aire de traitement des passagers a augmenté de 35 000 m<sup>2</sup>.

En 2012, 84 destinations étaient desservies depuis l'aéroport de Marseille-Provence par 28 compagnies régulières.

Le lancement de l'aérogare MP2 fin 2006 dédié aux vols low-cost a permis d'ouvrir au bout de 3 ans de fonctionnement une vingtaine de destinations.

#### Les aéroports de Toulon-Hyères et Cannes-Mandelieu au niveau d'activité secondaire

L'aéroport de Toulon-Hyères possède une emprise au sol de 230 ha et 2 pistes de longueur de 2 100 m et 1 900 m. La surface de l'aérogare passagers est de 11 500 m<sup>2</sup> et sa capacité de traitement est estimée à 1,5 millions de passagers.

L'emprise de l'aéroport de Cannes-Mandelieu est de 115 ha. Il dispose de 2 pistes de 1600 et 760 m et d'un aérogare passagers de 2250 m<sup>2</sup>. Les principales activités de cet aéroport sont les vols d'affaires et de tourisme.

Le nombre de mouvements 2012 traités par ces 2 aéroports (1500 pour l'aéroport de Toulon-Hyères et 71 000 pour l'aéroport de Cannes-Mandelieu) représente 2% du total des mouvements aériens recensés sur les aéroports du littoral PACA.

Le poids des vols non commerciaux a dépassé 90% des mouvements totaux Cannes-Mandelieu, mettant en évidence le rôle de plateforme d'affaires et de tourisme de la Côte d'Azur.

Les trafics des aéroports de Toulon-Hyères et Cannes-Mandelieu atteignent en 2012 respectivement 0,6 million et 13 000 passagers, soit environ 3% du trafic aéroportuaire 2012 traité par l'ensemble du littoral PACA. L'analyse de l'évolution de leur activité ne seront pas traités par la suite.

Remarque : les infrastructures aéroportuaires des départements littoraux sont localisés au sein de la bande littorale.

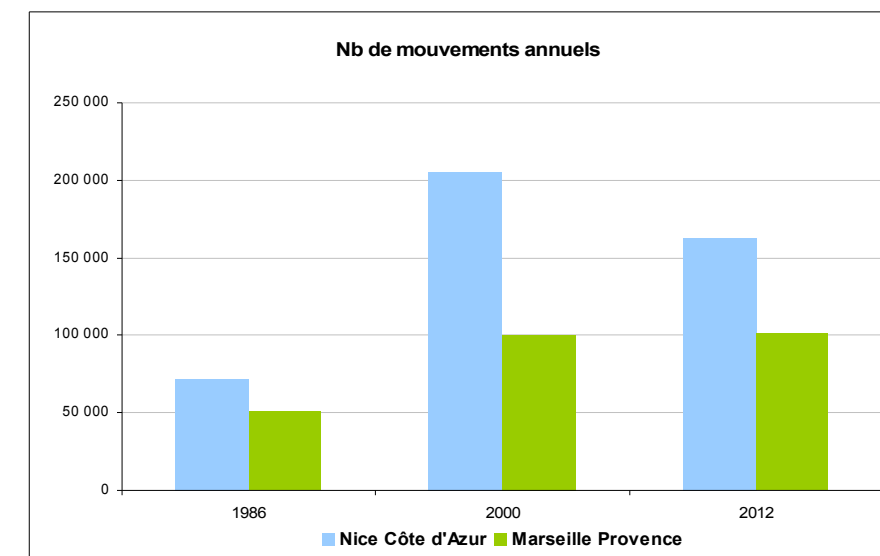
#### Une croissance des mouvements contrastée depuis 1986

Sur l'ensemble de la période 1986-2012, le nombre de mouvements a connu une croissance annuelle de 4 %. Entre 1986 et 2000, la croissance annuelle des mouvements dépassait 10 %. Depuis le début des années 2000, la tendance s'est inversée avec une baisse de nombre de mouvements de l'ordre de 1 % par an.

L'évolution des mouvements sur ces deux périodes est encore plus marquée sur l'aéroport de Nice (+13 % / an entre 1986 et 2000 et -2 % / an entre 2000 et 2012) que sur celui de Marseille (+7 % / an entre 1986 et 2000 et 0 % entre 2000 et 2012)

Sur cette dernière décennie, la baisse du nombre de vols couplée à une croissance du nombre de passagers (voir fiche V.3) met en évidence une augmentation de l'emport moyen par vol. Cela traduit un meilleur taux de

remplissage des avions et une adaptation des compagnies aux nouvelles contraintes économiques et environnementales par l'utilisation d'avions nouveaux, moins polluants et de plus grande capacité.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

Les mouvements traités par l'aéroport de Nice ont toujours été plus importants que ceux traités par l'aéroport de Marseille avec un écart qui allait du simple au double en 2000. En 2012, la baisse du nombre de mouvements plus marquée sur l'aéroport de Nice réduit cet écart qui se situe autour de 60 %.

### Les projets aéroportuaires

Les projets de modernisation des plateformes aéroportuaires du littoral PACA s'inscrivent également dans une logique de création de pôles multimodaux sur lesquels seraient interconnectés des dessertes multimodales de qualité

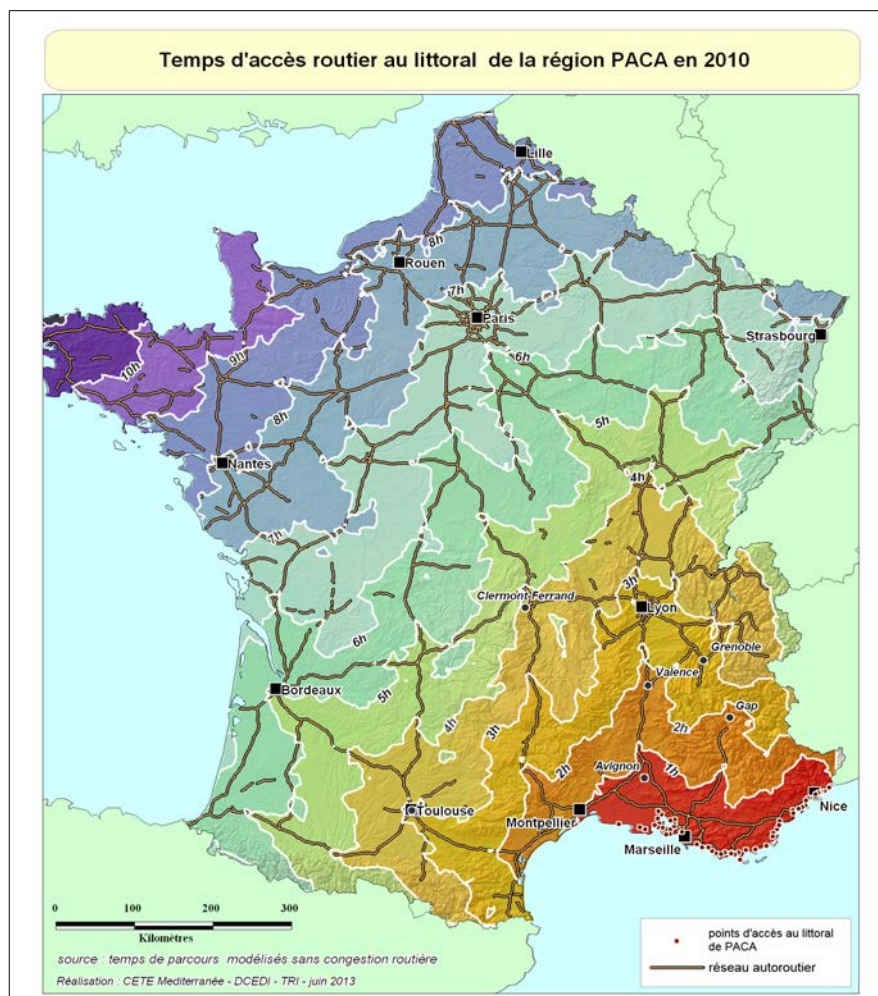
**Sur le site de l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur**, des aménagements d'envergure consisteront à créer une nouvelle gare TGV (Nice St Augustin) distant de 300 m des terminaux aéroportuaires. Cette interconnexion entre l'aérien et le ferroviaire permettrait d'optimiser ces modes alternatifs à la route. L'aéroport se développerait en une plateforme multimodale train-tram-avion-bus. La création d'un pôle de vie avec des bureaux, commerces, offres hôtelière sur le site

**La plateforme aéroportuaire de Marseille-Provence** souhaiterait à moyen terme intégrer à ses structures une gare ferroviaire avec comme principal objectif de rendre accessible l'aérogare à l'utilisateur sans rupture de charge. Ce projet s'inscrit dans une volonté d'augmenter la zone de chalandise de l'aéroport par une diminution du temps de transport, d'assurer une interconnexion aux lignes à grande vitesse et une desserte par le réseau TER de la zone de chalandise.



**Une accessibilité territoriale améliorée par le développement des offres de transport**

**Les temps d'accès au littoral de PACA sur le réseau actuel**



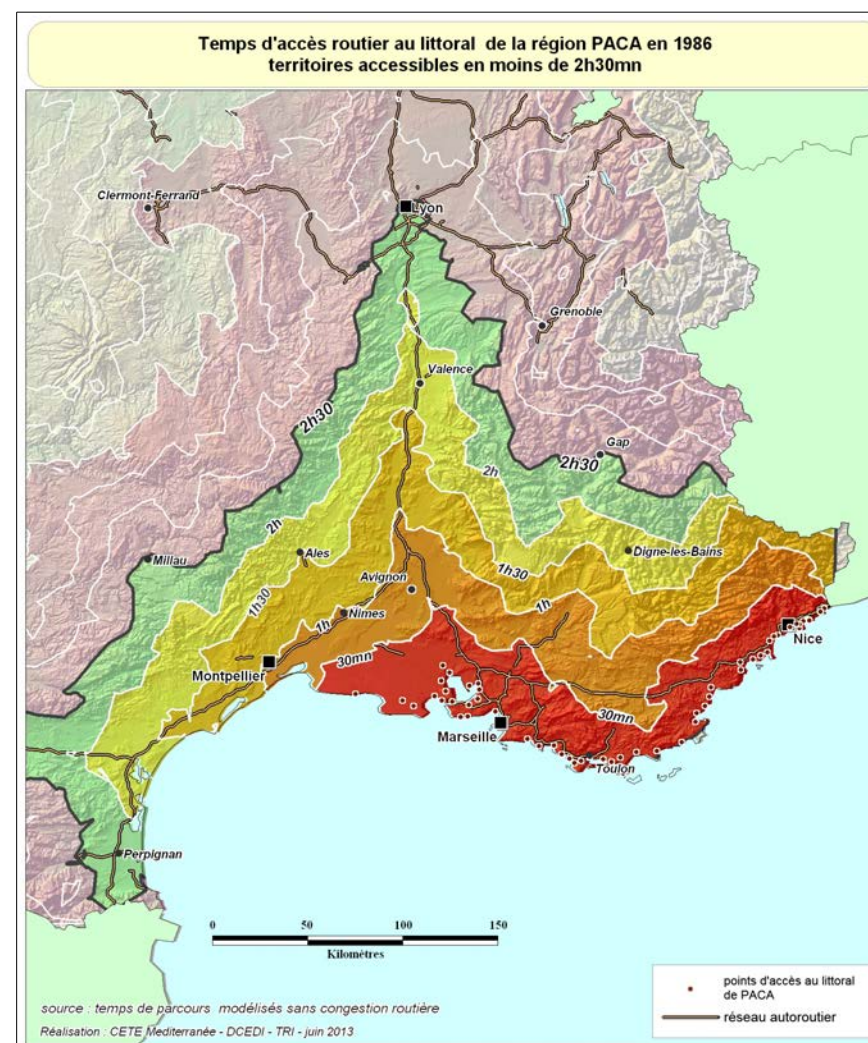
Source : CETE méditerranée

- Toulouse et Lyon sont à moins de 3 heures de la façade du littoral PACA. Le mode ferroviaire (LGV Méditerranée) est une offre alternative concurrente à la route pour relier Lyon au littoral.
- Bordeaux est à plus de 5 heures. Une offre aérienne alternative est apparue depuis l'essor des vols low-cost.
- Strasbourg et Paris sont à plus de 7 heures. Des offres ferroviaires de qualité (LGV Méditerranée, LGV Est) ont été mises en service au cours de la dernière décennie, concurrençant le mode routier pour ces liaisons.
- Nantes, Rouen, Lille sont à plus de 8 heures. Les offres alternatives à la route sont le mode aérien pour Nantes (vol low-cost) et ferroviaire pour Lille (LGV).
- Brest est à plus de 10 heures mais une offre alternative concurrentielle par avion en low-cost existe.

**Des gains d'accessibilité routière qui dynamisent les courts séjours sur le littoral**

Le renforcement du maillage du réseau autoroutier dans le quart sud-est de la France au cours des années 90 a permis d'augmenter le potentiel de visiteurs de courts séjours, résidant à moins de 2h30mn du littoral provençal.

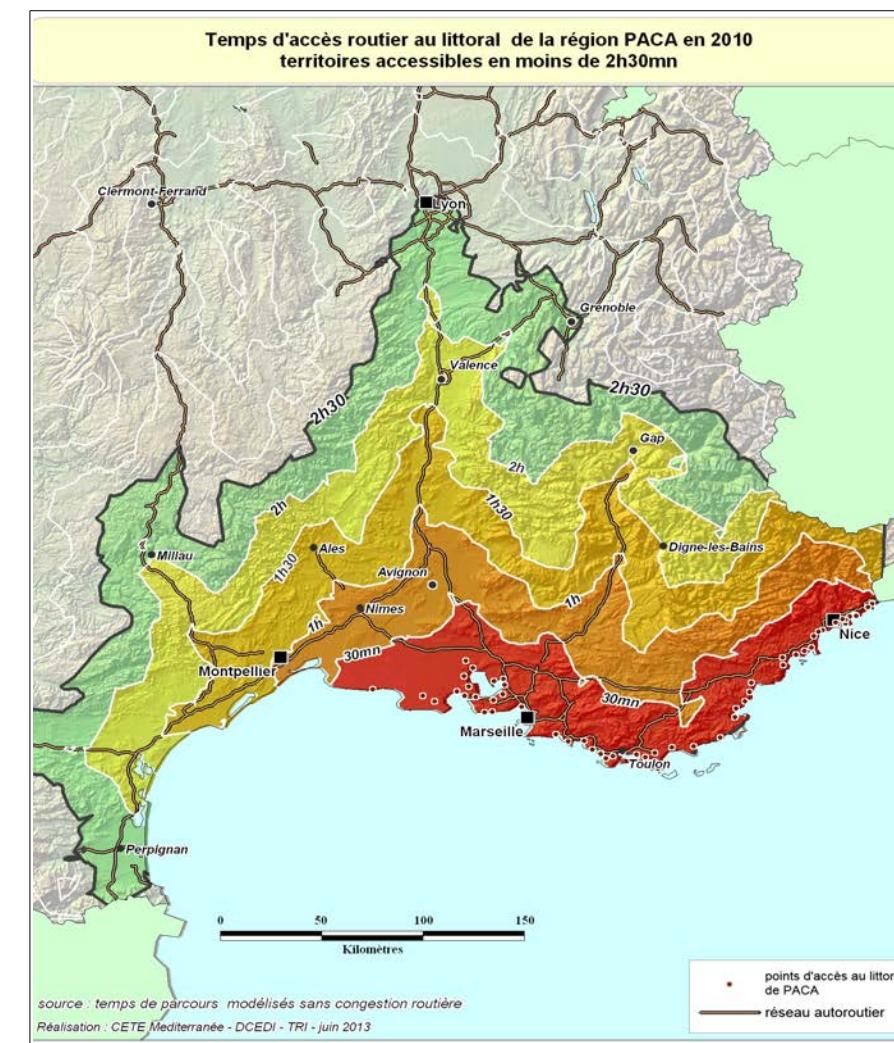
Entre 1986 et 2010 2,2 millions de personnes supplémentaires résident à moins de 2h30mn de trajet en voiture du littoral. Cette augmentation est due pour les 3/4 à la croissance de la population à périmètre constant et pour un quart, soit 640 000 personnes, à une meilleure accessibilité routière qui rapproche de nouveaux territoires du littoral.



Source : CETE méditerranée

L'essentiel de cette nouvelle clientèle potentielle réside dans l'agglomération grenobloise et la ville de Gap.

Le maillage actuel du réseau autoroutier paraît suffisant pour desservir le littoral provençal, les progrès à attendre pour améliorer les temps d'accès sont liés à la résorption de la congestion routière en particulier en période estivale.



Source : CETE méditerranée



## Éléments de conclusion

### Offre routière

Dans les années 1990, l'offre routière s'est développée en capacité et en nouvelles infrastructures.

Dans les années 2000, le développement de l'offre routière s'est fortement ralenti. On peut noter plusieurs facteurs explicatifs dont :

- le 2ème acte de la décentralisation (réorganisation territoriale des compétences routières),
- la rationalisation et la priorisation des dépenses publiques,
- les lois Grenelle de l'Environnement avec notamment la mise en place de nouvelles formes de gouvernance.

Actuellement, une nouvelle politique de planification des projets d'infrastructures est en cours d'élaboration. Elle intègre les enjeux environnementaux, de soutenabilité financière, de développement économique.

9 projets prioritaires nationaux ont été retenus. 2 projets parmi ces 9 concernent le littoral PACA : la liaison autoroutière Fos-Salon, la ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur.

À moyen terme, l'offre routière serait de nouveau améliorée sur le littoral PACA avec la réalisation de l'A56. Toutefois, l'amélioration de l'offre routière ne concernera que l'Ouest de l'Étang de Berre avec un objectif particulier de soutenir le développement de l'activité portuaire, moteur économique de la métropole Aix-Marseille-Provence

### Offre ferroviaire

Une modernisation de l'offre ferroviaire a été entamée depuis le début des années 2000, permettant juste de maintenir la capacité du réseau.

De plus, le développement de la grande vitesse depuis les années 1980 en France s'est concrétisé sur le territoire littoral PACA par la mise en service de la LGV Méditerranée en 2001 qui permet de relier Paris au littoral en 3h.

Aujourd'hui, le développement ferroviaire s'oriente prioritairement vers le traitement des nœuds ferroviaires (Bordeaux, Nîmes, Marseille, Nice, ...). que vers la réalisation de nouvelles lignes à grandes vitesses.

Au sein du littoral PACA, le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur se substitue au projet de ligne à grande vitesse en PACA.

À l'avenir, l'offre ferroviaire du littoral PACA sera améliorée par la réduction de la saturation (nœuds ferroviaires de Marseille, de Nice).

### Offres maritime et aéroportuaire

Il n'y a pas eu de grands projets maritimes et aéroportuaires concernant le traitement de passagers du littoral PACA entre les années 1980 et 2010.

L'offre maritime a été marquée par la forte croissance de l'activité Croisière, entraînant une modernisation des terminaux d'accueil des passagers.

L'offre aéroportuaire a toutefois été améliorée par le développement de terminaux Passagers lié à l'apparition d'offres attractives au milieu des années 2000 (vols low-cost).

Enfin, les orientations politiques tendent à favoriser l'interconnexion entre les plates-formes ferroviaires, portuaires et aéroportuaires dans un objectif de moderniser les grandes portes d'entrée métropolitaine du littoral.



**Les outils de contractualisation au niveau national**

**Les Contrats de Projet État Région (CPER)**

**CPER 2000-2006**

Dans ce CPER 4<sup>ème</sup> génération (les Contrats de Plan État Région ont été créés en 1982), les projets routiers restent prépondérants : 564 M€ contre 231M€ pour le ferroviaire.

Parmi les opérations réalisées dans le cadre de ce CPER, quelques opérations peuvent être citées : la mise à 2 voies partielle de la ligne Aix-Marseille, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, la plateforme Clésud, la modernisation du port d'Arles, etc ...

**CPER 2007-2013**

Au CPER 2007-2013, 1,27 Mds sont inscrits pour les transports, dont 290 M€ État :

- 970 M€ pour les voyageurs sur le ferroviaire et l'intermodalité dont 241,6 M€ État
- 307 M€ pour le fret sur le ferroviaire, le portuaire et l'intermodalité dont 48,6 M€ État

Il ne comporte plus de volet routier (les opérations routières sont désormais inscrites dans le PDMI). Les projets du CPER répondent à trois grands objectifs :

- développer les dessertes ferroviaires régionales en milieu urbain et péri-urbain : augmentation de capacité de la ligne Marseille-Aubagne-Toulon (3ème voie Marseille-Aubagne) (204 M€), poursuite de la modernisation de la ligne Marseille-Aix (33,3 M€), construction d'une 3ème voie entre Antibes et Cagnes sur mer (115 M€), augmentation de capacité de la ligne Cannes-Grasse (8,7 M€), liaison Avignon TGV - Avignon centre - Carpentras (82 M€), desserte de l'agglomération toulonnaise (30 M€),
- *développer les dessertes régionales pour l'irrigation du territoire régional* : modernisation de la ligne des Alpes d'Aix à Briançon (114 M€), modernisation de la ligne Nice-Breil (35 M€), modernisation de la ligne Nice-Digne (55 M€),
- améliorer l'accessibilité de la région : études projet LGV PACA, études de faisabilité économique et technique de la percée ferroviaire du Montgenèvre,
- améliorer les dessertes ferroviaires régionales : étude de réouverture de la ligne Rognac-Aix-Gardanne-Carnoules, études prospectives pour la poursuite d'opérations,
- accompagnement du développement du trafic sur le port de Marseille-Fos,
- favoriser l'intermodalité des marchandises et des voyageurs.

**L'exécution du CPER voyageur 2007-2013 à fin 2013**

À fin 2012, les engagements du CPER voyageurs et fret sont à 80 % pour l'État et 83 % pour la Région :

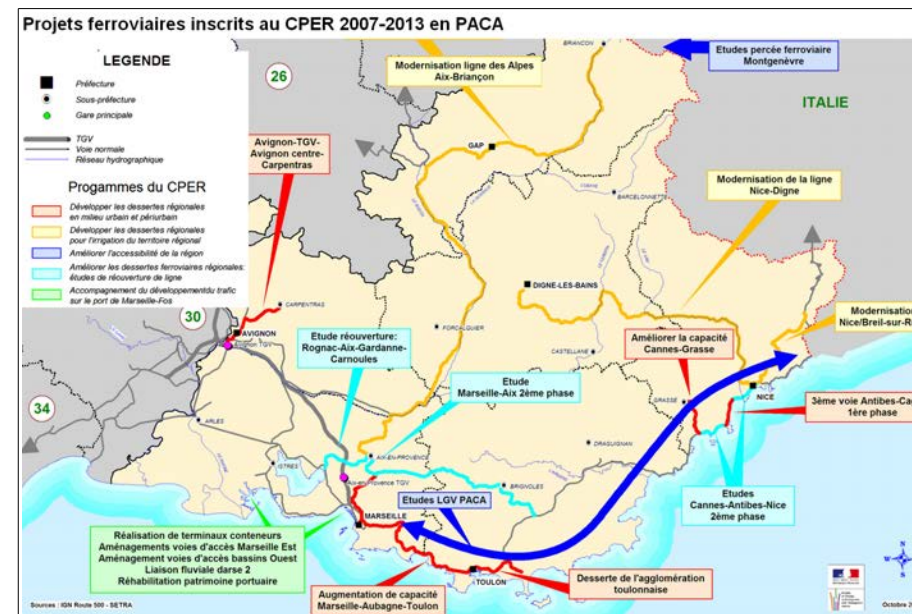
- **88,6 % pour l'État et 89,4 % pour la Région pour les projets voyageurs (ferroviaire et intermodalité), la moyenne nationale de l'exécution des CPER ferroviaire étant de 77 % à fin 2012.** Par rapport à la maquette CPER, il reste ainsi 27,5 M€ à engager pour l'État,
- 36 % pour l'État et 25 % pour la Région pour le fret (ferroviaire, portuaire et intermodalité).

**La contractualisation en cours**

Les investissements ferroviaires sont intégrés dans les contrats de projets État région 2007-2013 (PDMI). Les investissements routiers ont fait l'objet du programme de modernisation des itinéraires pour la période 2009-2014. Les grandes masses de ces contrats sont les suivantes :

En M€	Montant total	Part État	Part Région	Part Autres
CPER voyageurs	970	242	230	498
CPER fret	307	49	45	213
CPER	1277	291	275	711
PDMI	390	175	100	115

\* hors surcoût du tunnel de Toulon.



Sur la partie routière, 210 M€ supplémentaire, dont 76 M€ État, ont été mobilisés sur la période au titre de la L2, du tunnel de Tende ou du CPER 2000-2006.



**FEDER – Axe 5 : Développer les modes de transports alternatifs à la route pour les particuliers et les activités économiques**

3 domaines ont été soutenus en PACA dans le cadre du FEDER 207/2013, avec plus de 24 M€ :

- **Domaine d'intervention 5-1 :**  
promouvoir des transports urbains et péri-urbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route ;
- **Domaine d'intervention 5-2 :**  
renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve ;
- **Domaine d'intervention 5-3 :**  
favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel.



**La décision gouvernementale suite la Commission Mobilité 21**

La priorité du gouvernement est d'améliorer les services et les réseaux existants. À cette fin, RFF mettra en œuvre une stratégie de modernisation du réseau ferroviaire à court et moyen terme.

Les études des projets d'infrastructures nouvelles retenus par la commission Mobilité 21 seront poursuivies afin que ces projets puissent être lancés dès que leur financement sera stabilisé.

La commission Mobilité 21 avait pour mission de proposer une hiérarchisation des projets de l'État. Les projets de PACA ont été classés de la façon suivante dans le scénario 2, choisi par le gouvernement :

- En priorité 1 (engagement avant 2030) : A56 Fos - Salon, A54 contournement d'Arles, LN PACA - Traitement du nœud marseillais et du nœud niçois
- En priorité 2 (entre 2030 et 2050) : poursuite de la LN PACA au-delà des nœuds de Marseille et Nice, LEO tranches 2 et 3
- Horizons lointains (au de là de 2050) : A51 Gap - Grenoble (Est ou Ouest), A51 La Saulce - La Bâtie Neuve.

**Les prochaines contractualisations**

Le futur CPER couvrira la période 2014-2020, en cohérence avec les financements européens. Sur le volet mobilité, qui est une des quatre thématiques centrales des futurs CPER, les négociations seront anticipées pour être conclues avant la fin de l'année 2013 (cf circulaire mobilité ci-jointe)

Les projets retenus par la commission Duron (Mobilité 21) ont vocation à constituer l'armature du futur CPER.

**Les déclinaisons régionales en terme d'aménagement et de transport****La stratégie régionale en PACA**

Trois orientations stratégiques ont été validées en CAR le 6 janvier 2011 :

- améliorer les connexions aux grands axes internationaux (GPMM, LN PACA, etc.) ;
- moderniser les transports de l'armature urbaine ;
- participer à la définition des infrastructures et services de transport appropriés pour les Alpes.

Deux orientations complémentaires ont été ajoutées au projet de service de la DREAL :

- contribuer à améliorer la qualité et la sécurité des transports de voyageurs et de marchandises ;
- intégrer les enjeux du développement durable dans le secteur des transports.

**La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)**

La Directive Territoriale d'Aménagement fixe les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Elle fixe donc les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elle peut également préciser les modalités d'application des dispositions particulières au littoral.

Une fois approuvée, la DTA s'impose aux autres documents d'urbanisme (SCoT, PLU).

**La DTA des Alpes-Maritimes**

La DTA des Alpes-Maritimes a été la première approuvée en France, le 2 décembre 2003. Elle a pour ambition de mettre en place un cadre et des principes d'organisation pour l'aménagement d'une métropole millionnaire multipolaire pour un développement cohérent et durable du territoire départemental. Elle se fonde sur trois grandes ambitions : conforter le positionnement des Alpes- Maritimes, préserver et valoriser l'environnement, maîtriser le développement.

Elle distingue deux grands ensembles territoriaux :

- le haut pays, où la DTA précise les modalités d'application de la loi montagne ;
- la bande côtière avec ses enjeux de sécurisation par rapport aux risques naturels (incendies, mouvements de terrain, inondations) et de protection et valorisation des milieux naturels, espaces agricoles et paysages naturels et urbains.. Pour le littoral proprement dit, territoire le plus densément urbanisé, les principaux enjeux sont de "reconstruire la ville sur la ville", requalifier le front de mer et gérer l'espace de façon économe.

En matière de développement, la DTA souligne comme essentiels la maîtrise des déplacements, le maintien de la diversité des fonctions urbaines, le renforcement des activités touristiques et de haute technologie, et la réponse aux besoins en logement, en particulier pour les actifs.

Pour répondre à ces ambitions, deux espaces clé font l'objet de prescriptions plus précises : la basse vallée du Var et le secteur de Sophia Antipolis.

**La DTA des Bouches-du-Rhône**

La DTA des Bouches-du-Rhône a été approuvée le 10 mai 2007. Les principaux objectifs sont déclinés selon trois grands thèmes :

- le développement de la métropole marseillaise et du département : amélioration des capacités d'échange du territoire, renforcement des fonctions métropolitaines supérieures, renforcement de l'économie portuaire, diversification valorisation et développement de l'économie locale.
- le fonctionnement de l'aire métropolitaine et du département : amélioration des déplacements internes, réduction des pollutions et

nuisances automobiles, satisfaction des besoins en logement, services et emploi, gestion équilibré et maîtrise de la consommation d'espace.

- la préservation et la valorisation des espaces : maintien de la qualité des espaces emblématiques, maintien d'espaces agricoles productifs, gestion des espaces naturels et forestiers, maîtrise de l'urbanisation dans l'espace littoral, qualité de l'environnement

**Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)**

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire de la région PACA a été adopté en novembre 2006. Il identifiait 7 grands enjeux pour un plan d'action régional à l'horizon 2020 : gérer l'attractivité du territoire tout en préservant le cadre de vie, concilier valorisation des espaces et protection de l'environnement, favoriser le développement économique dans une dynamique de développement durable, favoriser les transports publics et organiser la mobilité, accompagner le développement solidaire et favoriser les dynamiques d'innovation, maîtriser les conflits d'usage et la pression foncière, accompagner le renouvellement urbain.

Le Conseil Régional a décidé, en avril 2011, d'engager une profonde révision du SRADDT afin de l'adapter aux importantes évolutions du contexte dans lequel il s'inscrit. Il s'agit notamment de mieux intégrer les exigences posées par le changement climatique, de mieux prendre en compte les inégalités économiques, sociales et territoriales et de tenir compte des nouvelles logiques de territoires induites par la réforme territoriale et la réforme de l'État.

**Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)**

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) constitue le volet transports et mobilité du SRADDT. En cours d'élaboration, les objectifs généraux du SRIT sont de définir une politique régionale de mobilité et d'échanges au service des habitants et de la cohésion sociale, respectueuse de l'environnement et de la santé, favorable au développement économique et à un aménagement équilibré du territoire, et facteur d'intégration au sein des différentes échelles.

Le SRIT comporte deux volets : voyageurs et marchandises.

Quatre scénarios contrastés à l'horizon 2030 ont été construits dans le cadre du volet voyageurs : un scénario sans contrainte de capacité ferroviaire ni financière (hypothèse de réalisation partielle de la LN PACA) et trois scénarios avec une contrainte de capacité, ferroviaire et/ou financière.

À travers le volet marchandises du SRIT le Conseil Régional souhaite contribuer à la définition d'une stratégie territoriale cohérente et partagée, articulant initiative publiques et privées et une meilleure articulation de la politique de transport avec la politique d'aménagement et d'urbanisme.



### La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Le réseau ferroviaire entre les trois grandes agglomérations littorales - Marseille, Toulon et Nice - repose pour l'essentiel sur une seule ligne qui n'est plus à même d'offrir une qualité de service satisfaisante ni de permettre le développement nécessaire de l'offre pour les trains du quotidien comme pour les liaisons à longue distance. Le projet de ligne nouvelle, couplé à des améliorations sur la ligne existante, permettra de pallier ces insuffisances.

La Commission Mobilité 21 a retenu en priorité 1 la partie de ce projet qui permettra de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille (tunnel et gare souterraine) et Nice (gare nouvelle de St Augustin et tronçon de ligne nouvelle vers l'Ouest).

Les études de phase 2 devraient être lancées début 2014 et suivies de 2 ans d'études pour aboutir à la DUP.

### Le projet stratégique du GPMM

Par rapport aux ambitions du projet stratégique 2009-2013 qui fixait les perspectives de trafics totaux à 120Mt et le trafic conteneur à 2 MEVP, les estimations 2013 sont bien inférieures (84 Mt et 1,1MEVP).

Le nouveau projet stratégique 2014 - 2018 est en cours d'élaboration. La DREAL n'est pas associée à ce stade aux réflexions.

La DREAL a lancé une étude pour un schéma de desserte de la ZIP de Fos destinée à définir, de manière concertée, une stratégie de desserte multimodale du GPMM et de la ZIP en cohérence avec les enjeux de la stratégie nationale portuaire. Après une première phase de diagnostic des flux et des territoires, une seconde phase d'analyse de la demande potentielle de l'hinterland à l'horizon 2020 a permis de construire 3 scénarios de développement de la ZIP et d'en déduire les circulations induites. Une 3<sup>ème</sup> phase est en cours pour évaluer la capacité des infrastructures à l'horizon 2030 et définir la stratégie de desserte multimodale et son phasage.



