



TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

→ POINTS CLÉS

Le territoire régional de PACA, particulièrement attractif aux plans démographique et économique, requiert pour son développement futur un important effort de mise à niveau et de développement de ses infrastructures de transport. En effet, la **thrombose routière et ferroviaire** menace la région : les principaux réseaux sont saturés et les temps de parcours augmentent.

Le développement socio-économique de la région PACA est en effet conditionné par la qualité de ses connexions aux grands réseaux d'échanges nationaux et internationaux via notamment le Grand Port Maritime de Marseille, le couloir rhodanien, les voies de communication vers l'Espagne et le Sud-Ouest de la France, les aéroports de Nice et Marseille. La question des flux de transport de matières dangereuses qui traverse la région essentiellement par la route est également un enjeu majeur.

Par ailleurs, la forte dynamique d'implantation des populations et de croissance des activités génère des flux se concentrant sur les grandes agglomérations du littoral et de la vallée du Rhône. Les besoins de mobilité et d'échanges qui en résultent exigent un développement qualitatif et quantitatif des offres de transports (marchandises et voyageurs, urbaines et interurbaines).

L'étalement urbain et l'augmentation des prix de l'énergie doivent être pris en compte dans la réflexion prospective sur les mobilités, de même que leurs impacts sur l'environnement : augmentation de la consommation d'énergie, rejets de gaz à effet de serre, pollution de l'air, nuisance sonores, fragmentation des espaces naturels et des paysages par les infrastructures, etc.

→ CHIFFRES CLÉS

Les transports routiers en PACA sont à l'origine **d'un quart des émissions de GES**
et de près de **30% des émissions de particules fines**

Le secteur du transport contribue fortement au dynamisme de l'économie régionale :

il employait environ **71 000** salariés

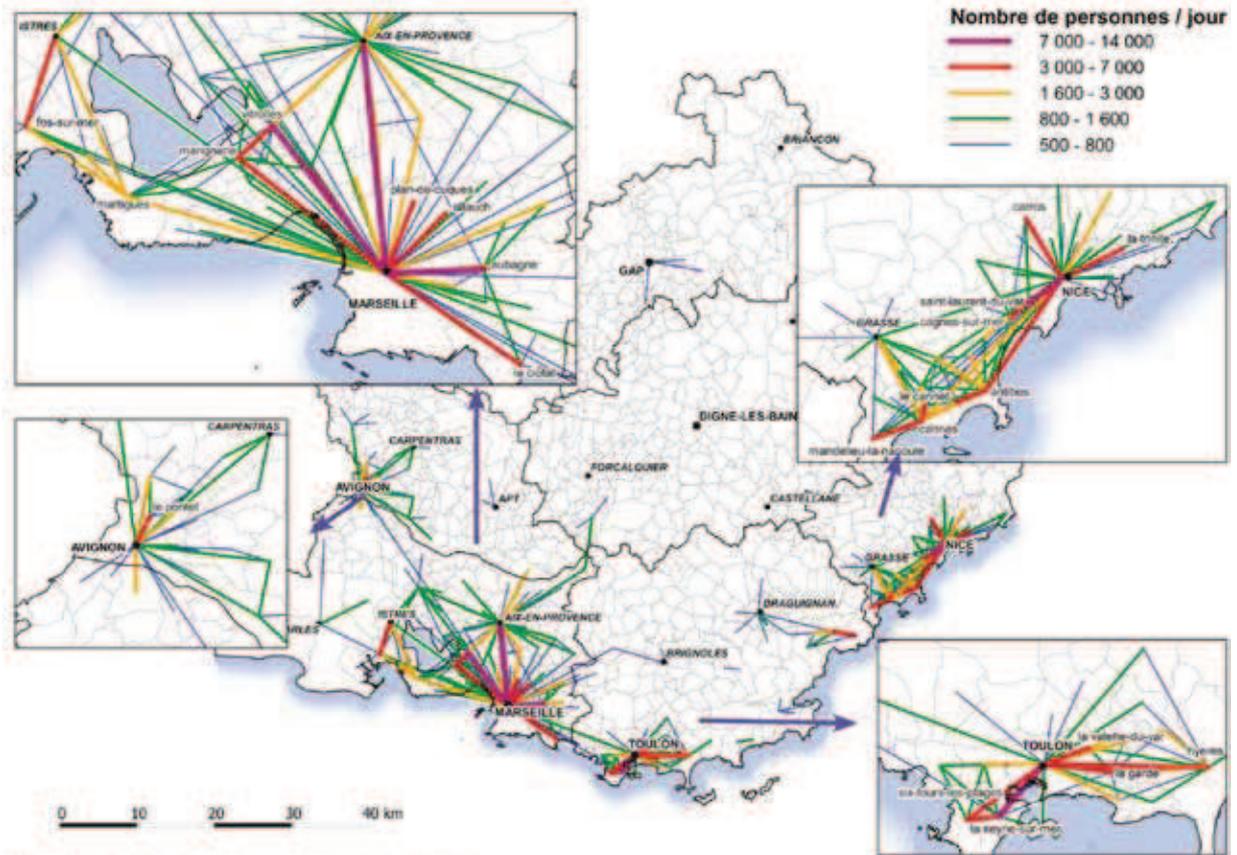
en 2010 (hors transport de courrier)

8% des déplacements en PACA se font en transports en commun,

un taux dans la moyenne française (hors Île-de-France) mais faible au vu de la concentration spatiale de la population

1. Des transports largement dominés par la route en PACA

Le transport routier reste largement dominant, pour les flux de personnes et de marchandises.



Déplacements domicile-travail associés aux principaux pôles urbains

Données enquête 2009

Pour le **transport des personnes**, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est aujourd'hui confrontée au phénomène d'étalement et de fragmentation urbaine, ce qui a pour conséquence d'accroître les déplacements quotidiens des résidents en éloignant l'habitat des zones d'emploi et de services, et de favoriser le véhicule particulier au détriment des transports en commun et des modes doux. En effet, les formes d'urbanisation ainsi créées sont en général conçues autour de l'usage de la voiture individuelle et il est difficile voire impossible d'y développer a posteriori une offre de transports en commun adaptée.

Au niveau régional, **8% des déplacements se font en transport en commun** (13% dans les centres urbains), soit l'équivalent de la moyenne française (hors Île-de-France) : ce chiffre est faible au regard du caractère fortement urbanisé de la région. Bien que 88% de la population se concentre dans les grandes aires urbaines, la part des déplacements réalisés en mode doux est relativement faible (11% des déplacements de moins de 1 km sont réalisés en véhicule particulier). Seulement 30% des déplacements sont réalisés à pied et moins de 1% en vélo, chiffres légèrement au-dessous de la moyenne française (hors Île-de-France). Ceci souligne le potentiel de développement des modes doux sur le territoire, notamment pour les courts trajets qui s'effectuent en milieu urbain.

Les déplacements domicile-travail, qui représentent 20% des déplacements quotidiens (mobilité quotidienne locale), constituent également un potentiel d'optimisation important.



MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, EN 2009 (EN %) (SOURCE : ORT PACA 2012)

	Alpes de Haute-Provence	Hautes-Alpes	Alpes-Maritimes	Bouches-du-Rhône	Var	Vaucluse
En voiture	74	83	65	71	77	80
En transports en commun	4	2	12	13	5	4
Par un autre mode	22	15	23	16	18	16



Transport routier de marchandises (© Bernard Suard/METL-MEDDE)

Pour le **transport de marchandises**, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un territoire doté d'infrastructures logistiques de qualité et en développement (par exemple le projet de transport combiné au niveau du port de Marseille), mais le fret routier y reste prépondérant. Bien que le fret ferroviaire connaisse depuis quelques années un recul important - qui n'est d'ailleurs pas propre à notre région - il reste sur les moyennes-longues distances la meilleure alternative à l'augmentation continue du transport de marchandises par la route. Pour les flux Nord-Sud, le

transport fluvial constitue également une solution compétitive, comme le prouve son développement dans la desserte des bassins ouest du GPMM.

Par ailleurs, chaque jour des flux importants de marchandises entrent, sortent et circulent en milieu urbain. L'impact de ces derniers kilomètres pour livrer les marchandises en ville est important, tant sur les consommations d'énergie que sur les émissions de polluants.

La **voie maritime** est une solution efficace pour le transport de marchandises et de passagers. Le transport maritime de marchandises facilite les échanges, il permet de massifier les quantités de marchandises transportées et est un mode de transport très rentable. Le transport de passagers permet de fluidifier les trafics routiers et désengorge les villes (1,5 millions de personnes transportées sur la rade de Toulon). La multi-modalité (ferroviaire, voies fluviales, autoroutes de la mer) favorise le désenclavement des routes et une limitation des rejets polluants dans l'atmosphère.



Transport maritime de marchandises (© Laurent Mignaux/METL-MEDDE)

2. Le fort impact environnemental des transports

Le transport routier, qui reste un mode dominant, est assurément celui qui cause le plus d'impacts sur l'environnement, aussi bien par ses infrastructures que par le trafic. Néanmoins, les autres modes de transport ne sont pas dénués d'effets négatifs sur l'environnement, notamment par leurs infrastructures.

En émettant d'importantes quantités de CO₂ (11,5 millions de tonnes en 2007), le secteur des transports routiers constitue un gros émetteur de gaz à effet de serre, avec un quart des émissions régionales.

En matière de polluants atmosphériques, les émissions des transports sont également importantes, puisqu'elles représentent près de 30% des émissions de particules fines et des émissions de monoxyde de carbone, ainsi que près de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (eux-mêmes à l'origine d'autres pollutions, comme l'ozone ou les aérosols secondaires). Cette pollution, émise directement par les déplacements, est ainsi concentrée dans les zones les plus peuplées.

Les nuisances sonores sont aujourd'hui un signe prédominant de détérioration du cadre de vie, en milieu urbain comme au voisinage des grandes infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien), ce que confirme l'attente grandissante de leur réduction par les citoyens. Deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile. Les transports sont considérés comme la principale source de nuisances sonores (54 %) et parmi eux la circulation routière est la principale source de gêne (59 %) (étude TNS – Sofres en mai 2010).

Différents types d'effets négatifs sur la biodiversité, soit les milieux naturels (habitats), la faune et la flore sont potentiellement engendrés par les infrastructures de transports terrestres.

Il s'agit principalement :

- **des effets directs dans l'emprise ou à proximité :**

- effet d'emprise,
- effets de coupure des continuums écologiques,
- collisions en phase d'exploitation.

- **des effets indirects :**

- dérangements (chantier, exploitation),
- modifications d'habitats (coupes forestières, assèchements...),
- désorganisations des habitats (fragmentation, changement du tracé d'un cours d'eau...).

- **des effets induits :**

- aménagements fonciers (travaux connexes),
- développement de l'urbanisation,
- modification ou création d'autres infrastructures routières.

À force de répétition, ces effets cumulés (temporaires ou permanents, directs ou indirects) peuvent finir par porter gravement atteinte aux populations animales et végétales, voire menacer leur pérennité. La prise en considération de la biodiversité dans les textes réglementaires et dans les démarches qualité se concrétise notamment à travers 3 principes essentiels :

- faire un état initial complet de l'environnement,
- éviter la fragmentation des milieux et des écosystèmes,
- recourir à des mesures d'insertion « biodiversité ».

Le suivi de ces trois grands principes permet d'ajuster les caractéristiques du projet en terme de coût, de mesures d'accompagnement, de préparation et de déroulement du chantier, et enfin dans la gestion et l'exploitation de l'infrastructure.

En matière environnementale, le transport maritime émet moins de CO₂ que les autres modes de transport : 19 g par tonne de marchandises et par km, soit cinquante fois moins que le secteur aérien et douze fois moins que le secteur routier.

Néanmoins le transport maritime et les ports impactent aussi négativement l'environnement avec les risques de pollution par hydrocarbures (« dégazages », marées noires), les rejets atmosphériques (le secteur maritime compte pour 1/3 des émissions de transport de marchandises dans le monde, le fonctionnement des navires à quai accentue la pollution des villes) et les déchets d'exploitation des navires.

3. Des objectifs nationaux pour des modes de transport plus durables

Les **principes du développement durable** imposent de concilier développement économique (mobilité), social (droit au transport, accessibilité) et respect de l'environnement, avec une vision de long terme, notamment :

- limiter la consommation d'énergie,
- limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- limiter l'impact environnemental (pollution de l'air, bruit, consommation d'espace, fragmentation des espaces naturels...),
- mieux gérer les réseaux de transport (congestion),
- donner la priorité aux transports collectifs.

La politique de l'État en matière de transport et d'infrastructures s'articule autour de quatre axes :

- **Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures** en :
 - garantissant un haut niveau de sécurité des infrastructures,
 - garantissant un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion,
 - assurant la robustesse du système de transport.
- **Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires** en :
 - améliorant l'accessibilité multimodale des territoires,
 - assurant une bonne accessibilité aux services urbains tout en limitant les consommations d'espace,
 - améliorant la qualité du service rendu à l'utilisateur.
- **Améliorer les performances énergétiques du système de transport** en :
 - rendant l'offre de transport à faible émission de gaz à effet de serre pertinente et performante,
 - adoptant des pratiques d'entretien ou d'exploitation des infrastructures faiblement émissives.
- **Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport** en :
 - luttant contre les nuisances locales,
 - luttant contre la pollution des eaux et des sols,
 - confortant la biodiversité.

Conformément à la loi Grenelle 1, un projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a été élaboré par l'État. Ce projet fixe les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il confirme la nette priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et au développement des modes de transports alternatifs à la route et à l'aérien.

En octobre 2012, une commission nationale « Mobilité 21 » a été chargée d'évaluer et de prioriser les grands projets d'infrastructures de transport, au regard de leur contribution aux objectifs du développement durable et des contraintes financières. Suite à la remise de son rapport en juillet 2013, le Gouvernement a attribué la priorité, en région PACA, à la liaison autoroutière Fos-Salon pour améliorer la desserte du Grand Port Maritime de Marseille et au traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice, en vue de la réalisation ultérieure de la « ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. »



TGV en gare de Nice (© Olivier Brosseau/METL-MEDDE)

4. Les réponses régionales

Le dialogue avec l'ensemble des acteurs du transport contribue à bâtir les conditions nécessaires au développement des transports en toute cohérence avec les orientations du Grenelle. Les principaux objectifs sont la réduction des nuisances à la source (véhicules routiers plus sobres et moins polluants, aménagements antibruit...) et un usage plus vertueux des transports (report modal, éco-conduite).

Les séminaires et journées de l'Observatoire Régional des Transports (ORT), co-animés avec la profession, constituent en la matière un lieu privilégié de partage sur les orientations stratégiques de l'État.

Dans le domaine du transport routier de marchandises, la déclinaison régionale des chartes de réduction des émissions de CO2 est un exemple de la mobilisation du secteur des transports. L'adoption de la même charte est aujourd'hui proposée aux entreprises du transport routier de voyageurs.

Les plans et schémas du Grenelle (Schéma Régional Climat Air Énergie, Plans Climat Énergie Territoriaux, Plan Régional Santé Environnement) déclinés localement et les Plans de Protection de l'Atmosphère permettent de mettre en œuvre des actions concrètes de réduction de l'impact des transports. Par ailleurs, le Schéma régional de Cohérence Ecologique permet de dégager les axes de travail nécessaires pour réduire la fragmentation des espaces naturels. Tous les gestionnaires d'infrastructures linéaires sont concernés.

Enfin, le Conseil régional de PACA a engagé la révision de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), dont le volet transport (« Ambitions pour les transports et déplacements en Provence-Alpes-Côte d'Azur ») a pour ambition de constituer un outil de conduite d'une politique de report modal et de gestion économe des déplacements de façon à réduire la dépendance vis-à-vis des transports individuels de voyageurs ainsi que des échanges routiers de marchandises. Un Schéma Régional de l'Intermodalité sera également prochainement engagé avec les acteurs concernés.

→ LES INDICATEURS THÉMATIQUES

- Modes de transport dans les déplacements domicile-travail
- Distance moyenne des déplacements domicile-travail
- Trafic intérieur de marchandises par mode