



#### 2.2.4. Augmentation de l'offre de transport régional et du transport métropolitain génois (Métro)

Un tel dispositif permet de dissocier les flux. Ainsi, le trafic moyenne/longue distance voyageurs et marchandises des trois directions cardinales (est, nord, ouest) sera aiguillé sur les infrastructures nouvelles en forme de "Δ" constitué, au nord, par les deux branches convergeant vers le Terzo Valico et, au sud, leur raccordement est-ouest.

Tandis que les dessertes portuaires et industrielles bénéficieront de leurs propres aménagements, les lignes historiques nord-sud (Giovi) et littorale est-ouest seront réaménagées, de Pontedecimo à Genova-Brignole pour la première et de Genova-Voltri à Pieve Ligure (peu après Nervi) pour la seconde, soit sur plus d'une soixantaine de kilomètres, pour être dédiées à la desserte locale et en intensifier l'offre à un niveau de type RER.

Parallèlement, la ligne du métro qui reliait le bassin portuaire historique à la vallée de Polcevera est en cours de prolongement jusqu'à la gare de Genova-Brignole (reliant dès lors, avec 5 stations intermédiaires, les deux gares principales de la Ville) et devrait ultérieurement achever en Val Bisagno un parcours dessinant un "U".



Le système métropolitain, RER + métro ainsi constitué devrait apporter une contribution importante à la maîtrise des déplacements de la conurbation.

### A.3. Étude prospective de la DATAR sur la politique des transports

À l'été 2002, le Gouvernement a initié une réflexion globale sur les transports devant déboucher sur un débat parlementaire prévu au printemps 2003. Afin de contribuer à nourrir ce débat, il a demandé à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) de réaliser à ce sujet une étude prospective récemment publiée par la Documentation Française [DATAR (2003)].

En guise d'introduction à sa lecture approfondie, en ont été reproduits les quelques extraits suivants dont on a veillé à respecter la forme originale, tout en procédant à quelques réarrangements n'ayant pas d'autres fins que

d'en souligner le contenu [Les sources de ces extraits sont identifiables par les titres et/ou sous-titres (numérotés) dont ils ressortissent, ainsi que par les paginations correspondantes (entre crochets)].

### **A.3.1. Analyses et recommandations de la DATAR**

#### **3.1.1. La situation en France**

La France apparaît comme un pays bien équipé qui a rattrapé les retards qu'il pouvait encore avoir il y a quelques décennies, ainsi l'encombrement du trafic est plus limité sur nos réseaux que chez nos voisins du nord, mais aussi du sud [p. 6].

Cependant, l'entretien des infrastructures existantes nécessite un plus grand effort de la Nation ; une meilleure gestion permettrait par ailleurs d'en tirer un meilleur profit

- un rapport de la Cour des comptes a dénoncé le manque d'entretien des routes nationales ;
- RFF a été obligé d'engager un programme d'entretien lourd des voies ferrées, quelque peu délaissé au maximum de l'extension du réseau TGV [p. 7].

Il existe encore d'importantes marges de progrès à attendre d'une meilleure utilisation des réseaux existants en agissant à la fois sur :

- l'aménagement des infrastructures,
- la gestion des réseaux,
- la technologie,
- ... et la demande de mobilité en utilisant des instruments, comme la politique tarifaire, permettant de mieux orienter les comportements [Les nouveaux modes de vie (temps partiel, RTT) apparaissent comme un levier puissant pour l'étalement des trafics] [p. 7].

#### **3.1.2. Incertitudes sur les prévisions**

Beaucoup plus facile à mettre en oeuvre que la création d'infrastructures, cette meilleure utilisation des réseaux constitue un moyen de gérer l'incertitude sur la réalité des croissances de trafic à attendre.

Les perspectives de croissance des trafics pourraient être en retrait des prévisions des modèles, mais il convient de garder une certaine prudence en la matière.

Tous les experts sont d'accord sur une perspective : la croissance des trafics doit se poursuivre, mais selon un rythme moins fort que ces 20 dernières années. L'évolution démographique joue en ce sens tout comme des perspectives de croissance économiques plus faibles.

Cependant, si la diminution de la population active devrait mettre un frein à l'accroissement du temps libre générateur de déplacements, l'augmentation du nombre de visiteurs accueillis pourrait encore augmenter les besoins de transport correspondants.

De même, l'activité des transports de marchandises ne dépend pas seulement de la croissance, mais aussi de l'internationalisation de l'économie et de l'organisation du système productif et l'élargissement de l'Europe à l'Europe centrale ne peut qu'amplifier ce phénomène.

Face à ces incertitudes, il serait hasardeux de fonder une politique sur l'espérance d'une croissance économique beaucoup moins consommatrice de transports, et donc moins préjudiciable pour l'environnement. Malgré les avancées que l'on peut attendre du progrès technique et de l'innovation, une politique de report modal efficace présente donc un intérêt décisif pour répondre au défi du développement durable [pp. 8-9].

#### **3.1.3. Objectifs d'une politique des transports**

La politique française d'investissements en matière d'infrastructures nouvelles de transport doit plus se préoccuper des enjeux économiques ou environnementaux à long terme que de retards à combler [p. 6]. Elle doit désormais concilier trois objectifs d'égale importance :

- le développement économique,
- l'attractivité du territoire aux différentes échelles,
- et la prise en compte des enjeux environnementaux globaux et locaux (\*)

(\*) sans remettre en cause l'enjeu plus global fixé par la LOTI à la politique des transports qui doit bien évidemment "satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité"

#### **3.1.4. L'acceptation sociale et environnementale des transports**

Le socle du scénario du développement durable est l'approche de la question climatique. Le secteur des transports se trouve aujourd'hui en position d'accusé puisque c'est l'activité qui ne parvient pas à maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre [p. 153].

On ne peut concevoir de système de transport à long terme en ignorant les enjeux du développement durable, alors que le secteur des transports est un émetteur croissant de gaz à effet de serre.

Au delà des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto, l'ambition est de diviser par deux les émissions planétaires d'ici 2050, ce qui, pour les pays industrialisés comme la France, signifie un gain d'efficacité énergétique d'environ 3 % par an (\*).

(\*) et de s'adapter à la prévisible raréfaction vers 2015-2020 de l'énergie à bon marché aujourd'hui disponible [p. 151].

Le second fondement environnemental du scénario est que la tolérance du corps social aux nuisances du système des transports s'effrite chaque jour un peu plus.

### 3.1.5. Les priorités

En matière de transport, une stratégie de développement durable ne sera possible que si elle favorise la compétitivité et l'attractivité de la France comme carrefour européen, véritable plate-forme logistique structurée par ses ports et un système intermodal discriminant, et non comme simple pays de transit avec des retombées économiques limitées et des nuisances croissantes [pp. 9-10].

#### (a) Transport de marchandises [pp. 10-11]

L'enjeu prioritaire est l'organisation du système de transport de marchandises, et plus particulièrement du report vers les modes alternatifs à la route, qu'il s'agisse du ferroviaire, du cabotage maritime ou du transport fluvial.

Cette priorité pourrait conduire à privilégier :

- la constitution de quelques axes ferroviaires dédiés, ou à forte priorité fret, au débouché des ports ou dans les grands corridors de transit, avec l'objectif d'y développer un système de navettes
- la connexion de ce réseau avec ceux des pays voisins
- le développement du cabotage maritime
- le développement du transport fluvial par des interconnexions pertinentes de réseaux.

#### (b) Accessibilité des grandes métropoles [p. 11]

L'accessibilité des métropoles à vocation internationale dépend d'abord de leur accessibilité aérienne et des services ferroviaires à grande vitesse.

Dans le domaine aérien devraient être privilégiées

- l'amélioration de performances des aéroports parisiens (CDG Express, Jonction Est-Ouest, intermodalité),
- et la recherche de nouveaux sites aéroportuaires conçus comme pôles multimodaux en connexion avec des services ferroviaires rapides.

Dans le domaine ferroviaire, l'extension à venir du réseau grande vitesse

- devrait aussi s'attacher à l'irrigation des espaces transfrontaliers de coopération que sont les "petites Europes" ;
- la priorité au fret devrait guider le choix de certaines lignes dont la réalisation permet de dégager des sillons sur des itinéraires intéressants.

#### (c) La politique routière [p. 11]

Pour l'essentiel, elle devrait rester fondée sur la poursuite de l'aménagement progressif des grands axes interrégionaux, dans le cadre des contrats de plan.

### 3.1.6. De nouveaux modes de financement

Les critères socio-économiques aujourd'hui utilisés pour l'analyse des projets devraient être réexaminés :

- la valeur du temps semble survalorisée par rapport à d'autres critères,
- le taux d'actualisation, aujourd'hui fixé à 8 %, apparaît trop élevé pour refléter la durée de vie réelle des investissements à réaliser (il est de 4 % en Belgique et de 5 % en UK) [pp. 6-7].

Alors qu'il était hier largement réparti sur les générations futures, le coût de nouvelles infrastructures de transport est en effet aujourd'hui considéré comme devant être amorti sur une très brève période.

Il convient donc pour y remédier de rechercher de nouveaux modes de financement.

Le développement des partenariats public-privé (ppp)... n'est pas en mesure de modifier sensiblement les besoins de financement de la puissance publique... et c'est principalement vers l'utilisateur qu'il conviendra de se retourner, tout en utilisant le prix comme un signal pour faire davantage payer les nuisances occasionnées ou la qualité des services rendus.

Pourraient être ainsi examinés :

- la création de taxe sur les poids lourds, dans les zones particulièrement sensibles et congestionnées (par exemple aux franchissements alpins et pyrénéens) dont l'objet serait de favoriser le développement de l'intermodalité, à l'instar de ce qui est mis en place par la Suisse pour les transits alpins ;
- l'instauration d'une redevance d'utilisation domaniale pour les poids lourds sur les routes nationales à caractéristiques autoroutières, à l'instar du dispositif prévu sur les autoroutes allemandes, avec une modulation géographique prenant en compte... les enjeux d'aménagement du territoire ;
- la possibilité donnée aux collectivités d'instaurer des péages urbains ;
- le rapprochement de la TIPP du gazole et celle de l'essence ;
- le relèvement des tarifs de l'infrastructure ferroviaire... au cas par cas.

La ressource nouvelle ainsi dégagée doit être clairement affectée à la politique des transports [pp. 11-13].

### **3.1.7. Une volonté politique [p. 13]**

Qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises, la quantité de transport produite et consommée, la mobilité, diffèrent profondément d'un pays à l'autre. Cette diversité n'est pas un fait de nature. Non seulement, elle atteste du caractère encore essentiellement national des politiques de transport, mais elle montre surtout que le transport demeure un champ où s'exerce pleinement la volonté politique.

## **A.3.2. Préconisations de la DATAR relativement à l'aménagement du territoire**

### **3.2.1. L'extension urbaine et la question des grands contournements autoroutiers urbains**

Les tendances urbaines amorcées dans les villes françaises depuis plusieurs années, sont caractérisées en effet par une extension urbaine diffuse qui implique souvent le recours indispensable à la voiture particulière et qui n'est pas soutenable sur les plans sociaux (ségrégation, problèmes d'accessibilité), environnementaux (artificialisation des sols, consommation des espaces périurbains agricoles, naturels et paysagers, fragmentation des espaces) et économique... [p. 206]

Plusieurs "grands contournements" d'agglomérations sont actuellement en cours de développement. Il s'agit de... Aix, Nice, Montpellier... Leur impact sur l'organisation urbaine mérite une attention particulière dans la mesure où ces contournements entraînent un étalement urbain résultant de nouvelles facilités d'accès et induisent des circulations supplémentaires qui concourent à leur saturation prématurée [p. 208].

### **3.2.2. Développer l'accessibilité des régions métropoles - L'espace de la grande vitesse ferroviaire**

L'accroissement des vitesses dans un réseau de transport se traduit par un allongement des étapes et donc une réduction du nombre de noeuds. Le nouvel espace qui se constitue est un espace discontinu. Seuls comptent les points d'entrée et de sortie. La grande vitesse entraîne un effacement des espaces intermédiaires donnant naissance à un véritable "effet tunnel", l'itinéraire n'ayant plus d'importance. [p. 257].

Le développement du réseau LGV s'est fait jusqu'à présent sur un schéma radial autour de Paris. Au delà de la relation vers Paris, primordiale compte tenu de l'organisation de notre pays, se dessinent des espaces de voisinage et de coopération dont il s'agit de tenir compte [p. 255].

#### **(a) La constitution de pôles intermodaux régionaux**

Ainsi, le succès inattendu enregistré lors de l'ouverture de la LGV Méditerranée sur les liaisons entre Marseille et Lyon a été révélateur de liens unissant ces deux agglomérations.

Dans l'optique d'un renforcement des performances des métropoles régionales et du développement de synergies entre métropoles voisines, il conviendrait de privilégier des relations plus efficaces que celles offertes par un avion, soit 2h30 en TGV [p. 256].

Par exemple, un projet comme la LGV vers la Côte d'Azur ne pourra plus offrir des temps de parcours compétitifs par rapport à l'avion pour la clientèle d'affaires entre Paris et Nice. Son attrait et sa rentabilité viseront plutôt une clientèle plus sensible aux prix qu'aux délais. Faut-il dès lors privilégier dans la conception de

ce projet les relations entre Paris et Nice ou celles entre Marseille et Nice ? (question qui doit également prendre en compte la problématique européenne plus large d'une LGV allant de Gênes à Barcelone). [p. 256]

### **(b) Les espaces européens de coopération transfrontalière - Les "petites Europe"**

Ces espaces où les synergies entre pôles économiques n'ont pu se manifester à plein du fait d'effets frontières qui s'estompent : arc atlantique, espace pyrénéen, arc méditerranéen, espace alpin, zones transfrontalières, ont été qualifiés de "petites Europe" lors du CIADT du 13 décembre 2002.

En effet, l'effet frontière peut s'avérer à moyen terme un atout, du fait du potentiel économique que représente l'ouverture de nouveaux marchés de travail ou de services, mais aussi de la diversité culturelle et linguistique, source d'ouverture internationale de plus en plus recherchée par les entreprises et les ménages [p. 257] [in III.3.C. Le rôle de l'État en faveur de l'accessibilité des régions métropoles – La petite Europe : l'espace de la grande vitesse ferroviaire].

## **A.3.3. Préconisations de la DATAR relativement à la problématique circumméditerranéenne**

### **3.3.1. Aérien**

Avec 17 millions de passagers traités, le système aéroportuaire méditerranéen, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, est, en quelque sorte, la "deuxième place aéroportuaire" française après Paris (71 millions). Elle doit son trafic à la conjonction :

- de la croissance démographique de régions bénéficiant de l'héliocentrisme des populations ;
- d'une économie ouverte sur le monde (Sophia Antipolis) ;
- de flux touristiques importants.

Les freins qui peuvent empêcher le développement des aéroports de Nice et de Marseille sont des contraintes en nombre de mouvements qui peuvent apparaître autour de 2010-2015.

- Sur l'aéroport de Marseille, la réalisation d'une deuxième piste assurera les capacités nécessaires au développement au delà de 2020.
- Sur l'aéroport de Nice, engoncé dans un site très contraint, cette limitation du nombre de mouvements devrait entraîner un plus grand étalement des vols dans la journée et une augmentation de l'emport moyen. Ce sont alors les capacités physiques des installations terrestres qui deviendraient discriminantes, sous réserve de l'acceptation sociale des citoyens. La capacité maximale, estimée entre 16 et 20 millions de passagers, serait atteinte aux alentours de 2015-2020.

L'aéroport de Nice est vital pour l'économie de la Côte d'Azur. C'est pourquoi les Schémas de services collectifs de transport ont inscrit à l'ordre du jour la recherche d'un autre site aéroportuaire à l'Est de la Région PACA susceptible de prendre le relais à terme. Le relief conduira vraisemblablement à repousser un tel site vers l'Ouest, le site du Luc étant invoqué, à mi-chemin entre Marseille et Nice [pp. 270-271].

### **3.3.2. Ferroviaire**

Une telle plate-forme ne pourra toutefois fonctionner que connectée par des dessertes rapides vers Nice et Marseille. Cette perspective doit guider les choix qui seront faits en matière d'extension du réseau TGV.

La réalisation du TGV Méditerranée a initié, avec le shunt d'Avignon, la réalisation d'un arc méditerranéen à grande vitesse qui pourrait à long terme aller de Barcelone à Gênes. Plusieurs de ses maillons sont en cours d'étude ou de réflexion :

- la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, mixte pour le fret et les voyageurs, peut être considérée comme un coup parti, avec son prolongement jusqu'à Barcelone ;
- le contournement de Nîmes et de Montpellier, nécessité par les besoins du fret mais tracé pour la grande vitesse ;
- l'étude d'une ligne nouvelle Côte d'Azur a été relancée par le CIADT du 15 décembre 1998.

La réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras permettra un temps de parcours de 2h15 entre Barcelone et Montpellier et d'environ 3h45 entre Barcelone et Marseille. Intéressant pour Montpellier qui ne dispose pas de liaison aérienne avec Barcelone, il n'entamera pas la prééminence de l'aérien pour Marseille.

Le projet de LGV Côte d'Azur est l'un des plus intéressants pour l'exploitant ferroviaire compte tenu de la clientèle attendue, touristique et retraitée qui souvent préfère le train entre Paris et Nice. Mais sa fonctionnalité restera faible pour les voyages d'affaires puisqu'il ne permettra pas un temps (entre 3h25 et 4h45) compétitif par rapport à l'avion sur ce trajet.

Dès lors, ce projet ne sera réellement structurant que dans une logique méditerranéenne, en offrant :

- un temps de trajet entre Marseille et Nice notablement réduit (entre 1h15 et 1h30)