



PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE  
DE LA CORSE

## **Annexe 4 – Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport**

*Approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 Octobre 2015*





# TABLE DES MATIERES

Table des matières	3
PREAMBULE	5
① DIAGNOSTIC	6
Introduction	7
I. Première partie	8
Etat des lieux	8
A. Eléments de contexte	9
B. Les transports extérieurs	11
C. La mobilité intérieure des personnes	28
D. Bilan AFOM	37
II. Deuxième Partie	38
Les enjeux	38
A. Enjeu environnemental	39
B. Enjeu économique : les flux de l'économie corse	42
C. Enjeu de mobilité intérieure des personnes	48
D. Enjeu de pilotage	51
III. Troisième Partie	55
Les priorités fixées par le PADD	55
A. Priorités pour les transports extérieurs	56
B. Priorités pour les transports intérieurs	60
IV. Quatrième Partie	66
Les programmes contractuels comme leviers de mise en œuvre	66
A. Le Programme Exceptionnel d'Investissement pour la Corse (PEI)	67
B. Le PO-FEDER	70
C. Le volet mobilité du CPER	71
② Programme d'actions	72
Avant-Propos	73
I. Première partie	74
Le schéma des infrastructures	74
Orientation 1 : La complémentarité entre les grandes infrastructures de transport	75
Orientation 2 : Optimiser le maillage des infrastructures routières	80
Orientation 3 : Le renforcement et l'extension du réseau ferré	85
II. Deuxième partie	90
Le Schéma de services	90
Orientation 4 : La mobilité des personnes	91

Orientation 5 : La mobilité des biens	101
Orientation 6 : Les enjeux de pilotage et de coordination	104
Orientation 7 : L'importance du fait urbain et périurbain	107
③ Les cartes du SRIT	114
Glossaire	122
Table des illustrations	124

# PREAMBULE

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport (SRIT) est un des trois schémas constitutifs du PADDUC. Avec le Schéma de Cohérence Ecologique et le Schéma de Mise en Valeur de la Mer, il est l'un des trois schémas identifiés dans le Schéma d'Aménagement Territorial (SAT) dont la liste est établie dans la loi du 5 décembre 2011 (article L.4424-10 du CGCT<sup>1</sup>). Il constitue ainsi le volet infrastructures de transports du PADDUC.

Conformément à l'article 34 de la loi du 7 janvier 1983, ce schéma est élaboré par la Collectivité Territoriale de Corse, dans un cadre partenarial regroupant notamment les autorités organisatrices de transport. Il concerne à la fois le transport public de personnes et le transport de marchandises, ainsi que les infrastructures correspondantes : terrestres, maritimes et aériennes. Il joue le rôle de cadre de référence pour la politique des infrastructures et des transports menée à l'échelle régionale.

Le SRIT est organisé de façon classique avec un diagnostic, des orientations, et un programme d'actions détaillé. Le diagnostic vise à dresser un état des lieux des transports en Corse, qu'il s'agisse des infrastructures de transport extérieur (ports, aéroports) et intérieur (réseaux routiers et ferrés) que des services de transport. Complété par une analyse de la mobilité des personnes et des biens, le diagnostic vise à faire apparaître les principaux enjeux de la mobilité insulaire.

C'est à ces enjeux que le programme d'action a vocation à répondre. Pour cela, il tient en particulier compte des programmes déjà arrêtés, tels que les schémas directeurs routiers et ferroviaires adoptés par la Collectivité Territoriale de Corse respectivement en 2011 et 2012. L'objectif est ainsi de construire sur la durée du PADDUC (à l'horizon 2040) un programme qui tienne compte des moyens financiers programmés à court terme et de ceux qui devront être mobilisés à plus long terme. L'ambition des rédacteurs aura été au final de marier, dans la mesure du possible, ambition et réalisme.

---

<sup>1</sup> CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

# **① DIAGNOSTIC**

# INTRODUCTION

Le diagnostic a vocation d'une part à **mettre en évidence les principales caractéristiques des transports** intéressant la Corse, d'autre part à **identifier les enjeux à court, moyen et long terme pour y répondre**, qu'ils concernent les infrastructures, les services ou l'organisation des politiques de transport.

Du fait de son insularité, la Corse est plus dépendante de ses **échanges avec l'extérieur** qu'une région continentale. Ses approvisionnements en biens intermédiaires ou de consommation proviennent très massivement de l'extérieur. Par ailleurs, une bonne part de la principale activité marchande de l'île, à savoir le tourisme, repose sur son attractivité vis-à-vis de l'extérieur.

Ces flux de biens et de personnes issus ou à destination des ports et aéroports sont une composante majeure de la mobilité intérieure de l'île. Ils sont notamment marqués par de fortes variations saisonnières, et de ce fait apparaissent souvent comme dimensionnant des infrastructures de transport, qu'il s'agisse des ports, aéroports ou des routes. **La connaissance de ces flux constitue un enjeu en soi, et aujourd'hui, cette connaissance est largement lacunaire et par conséquent insuffisante.** Or, elle est un préalable afin d'être en mesure d'analyser comment ces flux irriguent le territoire et jouent sur les besoins d'infrastructures et de services de transport.

**La mobilité quotidienne** au sein des différents bassins de vie constitue l'autre grande dimension de la mobilité insulaire. Qu'elle concerne les personnes ou les biens, on constate qu'elle est particulièrement importante à la périphérie des grandes agglomérations. Tout en étant indispensable au fonctionnement urbain, elle est porteuse de conséquences problématiques, notamment sur le plan environnemental. Par ailleurs, le développement de la mobilité automobile individuelle est aussi un vecteur de l'étalement urbain. Sa nécessaire évolution dans une direction plus « vertueuse » implique l'élaboration de stratégies innovantes dans plusieurs directions, parmi lesquelles on peut citer l'articulation des politiques urbaines de transports et d'aménagement, le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo, la logistique urbaine, le stationnement.

Le PADD définit une armature urbaine identifiant différents niveaux de pôles de services, depuis les pôles supérieurs d'importance régionale jusqu'aux unités villageoises, en passant par différents pôles secondaires, intermédiaires ou de proximité. Cette hiérarchisation est dans une certaine mesure l'illustration d'un clivage entre un littoral et des agglomérations dynamiques, et un territoire intérieur et un milieu rural plus atones sur les plans démographique et économique. Compte tenu de ce constat, le PADD a mis en exergue la nécessité d'une bonne articulation entre les différents pôles de l'armature urbaine, afin de permettre aux différentes populations un bon accès aux équipements et aux fonctions urbaines. Il s'agit là d'une condition incontournable pour répondre à l'exigence d'un maintien des populations et d'une redynamisation des bassins de vie de l'intérieur de l'île.

L'enclavement de certaines zones de l'île concerne aussi le secteur productif et l'activité économique. L'enjeu pour le SRIT est ici de **définir une stratégie permettant à terme un désenclavement des zones productives ou potentiellement productives**, qu'il s'agisse de productions agro-pastorales ou forestières.

Déjà évoquée à propos de la mobilité quotidienne, la question des transports dans son ensemble constitue bien entendu un enjeu environnemental. Le secteur des transports, **premier secteur émetteur de gaz à effet de serre** en Corse, doit voir évoluer son organisation et ses pratiques dans l'optique de réduire ses émissions, qu'elles aient un impact global (GES) ou local (particules, ozone), en cohérence avec les objectifs affichés du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et plus largement des engagements pris par la France et l'Union Européenne en la matière.

Par ailleurs, les infrastructures de transport au sens large (routes, parkings, etc.) sont devenues un facteur de premier rang de consommation et d'imperméabilisation des sols, avec des conséquences importantes en matière de consommation de terres agricoles ou de gestion des eaux de surface.

**La nécessaire articulation des politiques d'urbanisme et de transport constitue une condition commune aux réponses à ces différents enjeux.** Elle devra trouver sa traduction dans le SRIT. Elle devra accompagner une évolution dans l'organisation des pratiques des autorités organisatrices, et en particulier une meilleure coordination des politiques de déplacement et de transport.

## **I. Première partie**

# **ETAT DES LIEUX**

## **A. ELEMENTS DE CONTEXTE**

Pour toute île, les communications et les transports représentent des enjeux majeurs, entraînant des investissements et plus généralement des dépenses supérieures à celles d'une région continentale. Tel est en particulier le cas de la Corse, dont le relief montagneux vient s'ajouter à l'insularité.

L'important massif montagneux corse rend les communications intérieures particulièrement difficiles. Les réseaux, routiers et ferroviaires, sont sinueux et **les distances se mesurent plus en heures de route qu'en kilomètres.**

Les infrastructures situées en montagne ou le long du littoral sont soumises à des aléas climatiques ou géologiques. **La topographie et le relief impliquent ainsi des coûts d'exploitation mais également des coûts d'investissement et de fonctionnement importants.**

A titre d'illustration, rappelons que **les transports représentent environ 54% des consommations énergétiques finales régionales**, soit 315 ktep (227 ktep hors transports aériens et maritimes) à comparer à environ à 32 % au plan national.

Les consommations énergétiques liées à la mobilité des seuls résidents corses sont ainsi estimées à 119 ktep. **Plus de 98% des consommations sont liées aux véhicules particuliers, dont 65% liés à la mobilité quotidienne locale.**

Les consommations d'énergie finales des transports ont augmenté de 30% entre 1990 et 2008.

Enfin, la **saisonnalité des flux (tourisme)** induit des phénomènes de pointe qui posent des problèmes de capacité sur les infrastructures, en particulier pour les accès aux ports de commerce. Chaque année, ce sont **plus de 8 millions de personnes qui arrivent en Corse ou qui en partent.** Le port de Bastia est, avec près de 2,2 millions de voyageurs, le deuxième port français en la matière.

### Quelques chiffres clés<sup>2</sup>

#### TRANSPORT ROUTIER

- Parc de 187 000 véhicules particuliers, et 35 000 véhicules utilitaires légers (VUL)
- 8 000 km de routes (576 routes nationales, 4 458 routes départementales, 3 049 routes communales)

#### TRANSPORT MARITIME ET CROISIERES

- 22 liaisons maritimes (2010)
- 7 ports
- Nombre de traversée en 2008 : 11 758 (source ORTC<sup>3</sup>) sur les lignes régulières, 4,39 millions de passagers, 15 millions de voitures, 2 millions de mètres linéaires de Roll (soit environ 150 000 semi-remorques).
- 5 compagnies maritimes (2010)
- 2 compagnies assurent environ 90% du trafic (hors Sardaigne)
- Le trafic peut être multiplié par 10 entre la basse et la haute saison (janvier/août)
- 460 000 croisiéristes en Corse en 2008, 1 million en 2011, puis 800 000 en 2012.

#### TRANSPORT AERIEN

- 4 aéroports principaux (90% de vols nationaux, 10% internationaux)
- 38 762 vols en 2008 pour 3 millions de passagers
- Principales destinations/origines : Paris (14 millions), Marseille (0,65), et Nice (0,3 million)

#### TRANSPORT FERROVIAIRE

- 825 000 passagers au total en 2013, 2 lignes pour 232 km de voies ; 2 types de missions (grandes lignes et périurbain)
- 40% de la fréquentation sur les trains grande ligne entre Ajaccio, Bastia et Calvi ; 40% sur le périurbain de Bastia et Ajaccio ; 20% sur la Balagne
- 60 trains par jour
- 12 rames modernes AMG ; 7 rames et 6 remorques Soulé anciennes. Le matériel est thermique
- Entre 2006 et 2013, l'offre kilométrique a augmenté de 25% et la fréquentation de 55%

---

<sup>2</sup> Ces données sont tirées du Schéma Régional Climat Air Energie publié en 2013 par l'OEC (Office de l'Environnement de la Corse).

<sup>3</sup> ORTC : Observatoire Régional des Transports de la Corse.

## B. LES TRANSPORTS EXTERIEURS<sup>4</sup>

### 1. UNE DESSERTE EXTERIEURE VITALE POUR LA CORSE

Les liaisons avec le continent revêtent une importance vitale pour la Corse, qui importe quasiment l'intégralité de ses biens de consommation, y compris les matières servant à la fabrication et au conditionnement de la plupart de ses productions locales.

Par ailleurs l'économie corse repose significativement sur les activités touristiques. En intégrant l'activité « croisières » on dénombre ainsi plus de 8 millions de passagers à destination ou au départ de la Corse transitant par :

- les 7 ports (Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Bonifacio, Propriano, Calvi et Ile-Rousse), qui accueillent chaque année près de 6500 navires (ferries, navires rouliers, transport de vrac),
- les 4 aéroports (Ajaccio, Bastia, Figari, Calvi) qui accueillent chaque année 19000 rotations.

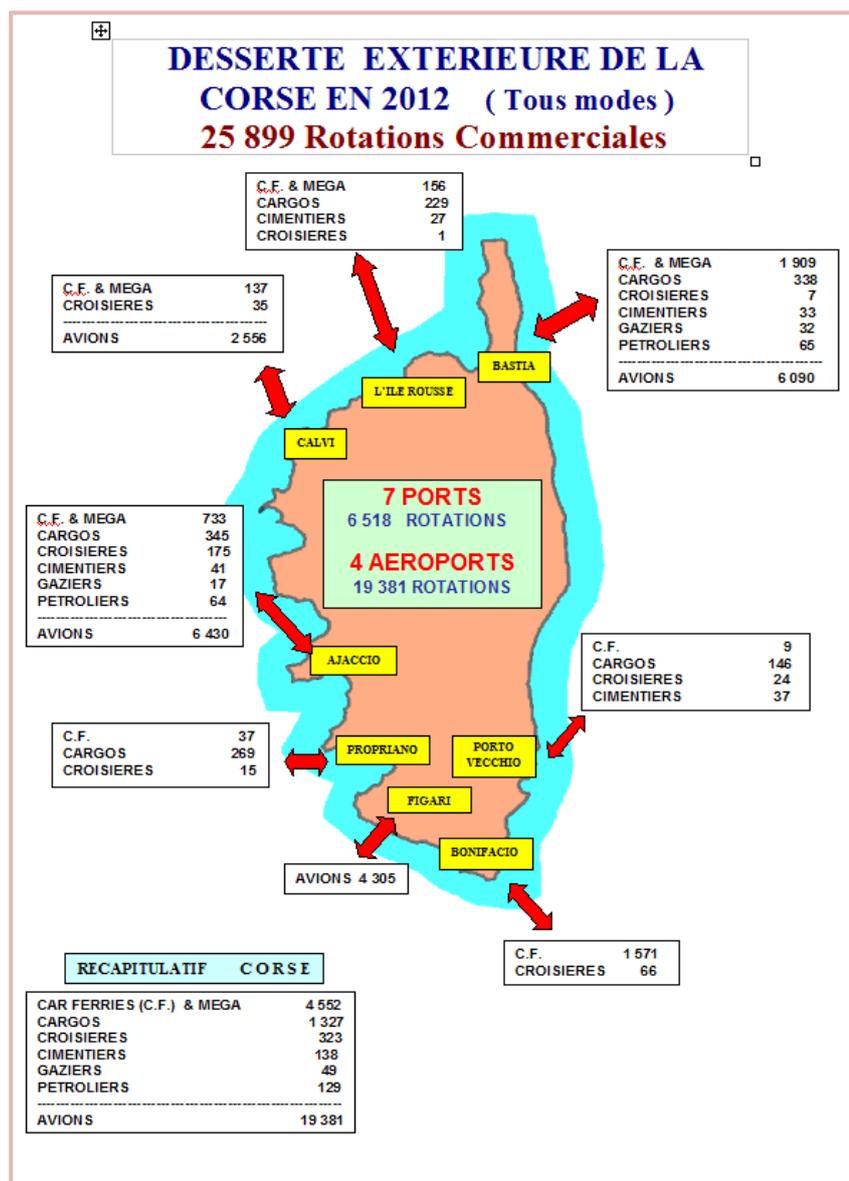


Figure 1-Modes de desserte de la Corse

<sup>4</sup> Les données et les analyses exposées dans ce paragraphe sont notamment tirées de l'« Etude sur la vulnérabilité de l'économie corse à ses approvisionnements en produits pétroliers », réalisée pour le compte de l'OEC en 2013.

## 2. DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES SATISFAISANTES MAIS DONT LES ACCES ET LA COMPLEMENTARITE SONT A DEVELOPPER

La Corse dispose de sept ports et de quatre aéroports. Ceux-ci constituent autant de **points d'accès et de sortie du territoire répartis sur la quasi-totalité des micro-régions littorales de l'île.**

Ces infrastructures permettent le développement de services essentiels pour l'accessibilité des personnes et les échanges pour les marchandises avec le continent français et l'Europe. **La nature et la qualité des services ainsi que leurs conditions tarifaires sont tout aussi essentielles**, qu'elles soient régies ou non par le principe de la continuité territoriale.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse, en tant que tel, ne traite pas de ces aspects. Par contre, il lui revient de déterminer les orientations d'aménagement des ports et aéroports, leurs conditions d'accessibilité et de développement.

À ce titre, il importe de rappeler que **l'appareillage des ports et aéroports est très développé en Corse alors que les infrastructures terrestres les desservant nécessitent le plus souvent des adaptations pour absorber les pics de fréquentation.**

À l'exception de ceux d'Ajaccio et de Bastia, le réseau actuel d'équipements portuaire et aéroportuaire doit être considéré dans une **perspective de complémentarité et de spécialisation.**

### 3. DES FLUX IMPORTANTS ET SAISONNALISES

L'insularité corse permet de mesurer de manière très précise les échanges existants entre l'île et le continent, soit par voie aérienne soit par voie maritime.

Les passagers et le fret roulier génèrent annuellement (2010) environ **13 000 mouvements de navires et 38 000 mouvements d'aéronefs**. Ces éléments renseignent de façon correcte sur les fréquences des liaisons.

Néanmoins, un élément n'apparaît pas dans ces statistiques, qui concerne **l'évolution de la capacité offerte, liée à l'augmentation de la taille des bateaux et des avions**. Ainsi, le nombre moyen de passagers par avion, qui était de 45 en 1992 à Ajaccio est passé à 94 en 2011.

De même pour le maritime, les navires sont globalement plus grands et plus rapides. En outre, les navires – hors DSP – dont la part de marché a fortement augmenté, sont exploités avec des **escales courtes (1 heure)**. Cette évolution est – en termes d'infrastructures portuaires – un facteur de baisse des coûts.

#### 3.1 Un trafic passager en augmentation

##### *Evolutions de long terme*

En 2011, ce sont près de **7,4 millions de passagers** qui ont été enregistrés sur les lignes touchant la Corse, soit **sept fois et demi plus qu'au milieu des années soixante**. Sur cet ensemble, près de 3 millions de passagers ont emprunté l'avion, 4,4 millions le transport maritime.

Cette évolution s'est aussi accompagnée d'une fluctuation de la part de marché du maritime - entre 52 et 62 % - qui dépasse aujourd'hui 60 %.

La croissance observée sur le long terme est de l'ordre de **4,5 % par an**.

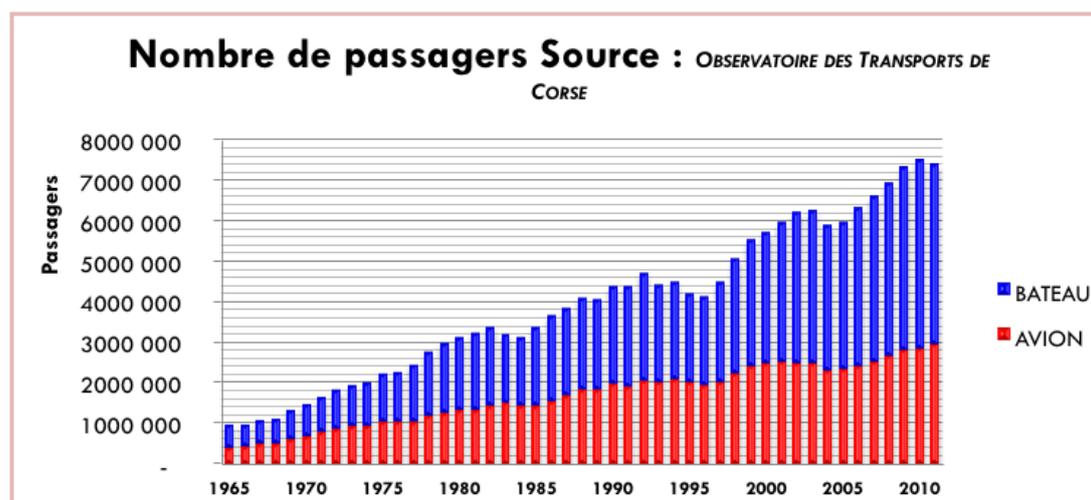


Figure 2- Evolution du nombre de passagers vers la Corse  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

### Les déterminants économiques du trafic passager : une sensibilité trompeuse au PIB français

La hausse des transports peut être reliée en tendance à celle du PIB français, avec une élasticité de près de 1,7, ce qui signifie que 10 % de croissance du PIB se traduirait par une hausse des transports de 16 à 17 %.

Sur longue période, la sensibilité des deux modes à la croissance semble très proche, le maritime semblant légèrement plus sensible. C'est sur cette tendance générale que sont généralement fondées les anticipations de trafic à moyen terme.

En réalité cette « élasticité » résulte de la combinaison de différents facteurs, qui concernent non seulement **l'évolution des revenus de la clientèle et celle des prix de transport, mais aussi la modification des conditions d'exploitation des transports et du modèle économique des opérateurs.**

En d'autres termes, **elle ne reflète pas un lien « causal », mais un ensemble de circonstances économiques concomitantes.** Cette sensibilité aux évolutions du PIB français apparaît donc quelque peu trompeuse.

Une analyse plus fine conduit à considérer une élasticité au revenu plus faible – sans doute inférieure à l'unité – et une **sensibilité assez forte à la conjoncture italienne** (trafic bastiais et dans une moindre mesure bonifacien). Le trafic entre la Corse et l'Italie est de l'ordre de 1,5 million de passagers/an et il a baissé de 200 000 entre 2009 et 2011 en raison de la crise italienne.

On peut enfin penser que les **trafics aériens relatifs aux liaisons avec les autres pays européens** sont également très **sensibles à la conjoncture, et éventuellement à la concurrence des autres destinations** (dont les prix ont aussi pu baisser, à l'exemple de la Tunisie).

Au total, on peut considérer l'élasticité « spontanée » des trafics de passagers au PIB comme assez modérée.

**L'évolution de la nature de l'offre (modèle économique) semble avoir un effet marqué, de nature structurelle.**

**L'évolution économique des pays voisins de la Corse (notamment l'Italie) semble avoir quant à elle un impact conjoncturel de court terme important.**

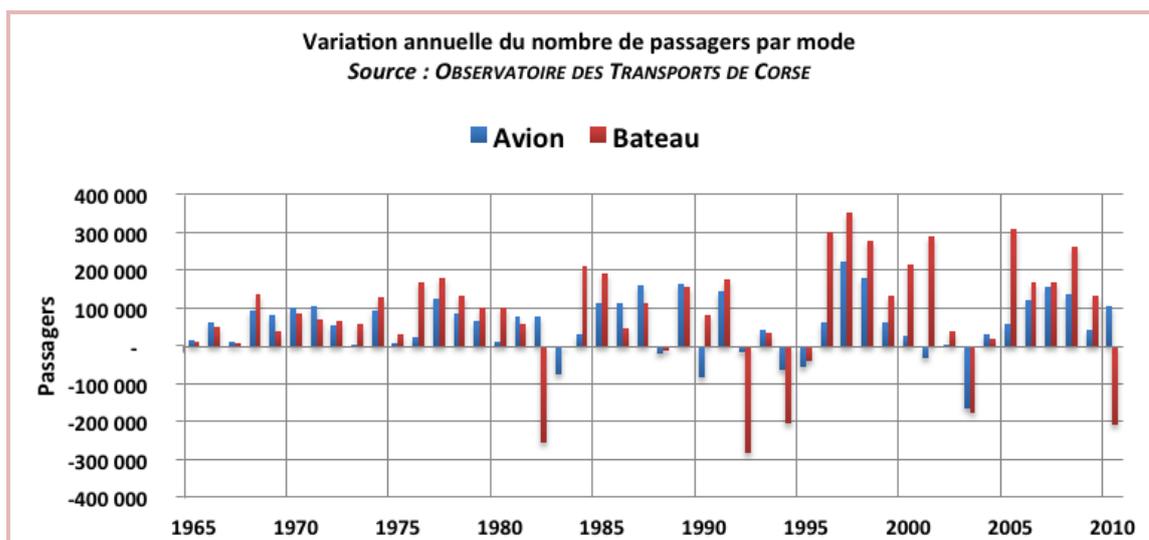


Figure 3- variation annuelle du nombre de passagers par mode  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

Les reculs d'activité qui ont été enregistrés dans les trafics en 1984, 1994, 1996, 1997, 2005 et 2011 soulignent cette fragilité des trafics et leur sensibilité à des événements touchant la Corse ou l'économie de la zone (Europe méridionale, Méditerranée occidentale).

Lors de ces périodes, c'est généralement le transport maritime qui enregistre les fluctuations les plus fortes, comme en 1984, 1995, 1997, et 2011.

Par ailleurs, on relève une variation absolue très forte des trafics pendant les années 1997-2004, années de croissance économique et de modification significative de l'offre de transport et du modèle économique.

L'une des grandes questions posées est celle de **l'incidence de l'offre des compagnies aériennes dites « low-cost »**. Deux constats peuvent être faits :

- En premier lieu, on peut enregistrer ce qu'on appelle une **induction nette de trafic dans le cas de créations de dessertes nouvelles à bas coût**, comme cela a pu être le cas à Figari avec Ryanair.

Autrement dit, l'offre « crée des trafics nouveaux », et peut favoriser un étalement relatif de la fréquentation.

En revanche cette offre n'est pas « gratuite » pour la collectivité (elle est aidée localement), et semble volatile. Autrement dit, **la croissance relative des low-cost dans l'offre de transport aérien est un facteur d'instabilité des trafics**, contrairement à l'offre maritime hors DSP.

- En outre, sur les lignes régulières – par exemple avec Roissy – la concurrence à bas coût peine à prendre une part de marché importante, et semble marquer le pas. D'où la recherche d'une diversification des aéroports touchés, diversification qui, elle aussi, progresse relativement peu.

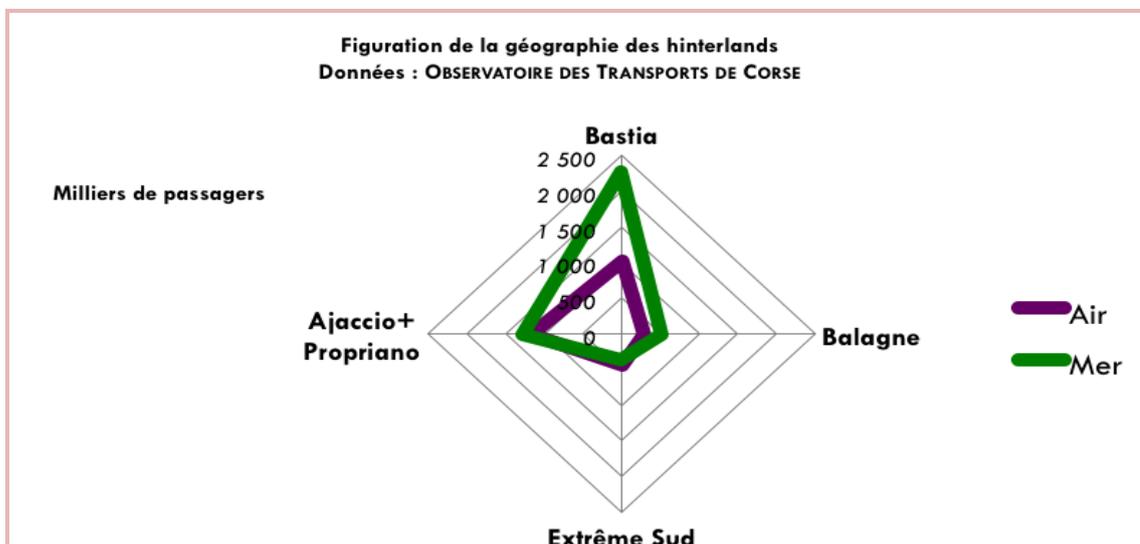
### 3.2 Un accès maritime favorisé par la proximité continentale

Les entrées et sorties de Corse sont marquées par un **relatif équilibre des trafics aériens en fonction de la population des hinterlands<sup>5</sup>** correspondant aux aéroports.

En revanche, le **transport maritime est nettement structuré par la proximité de Bastia du golfe de Gênes (Savona) et surtout de la Toscane (Livourne)**. On peut ainsi affirmer que la géographie des touchés est, pour le maritime, caractérisée principalement par l'influence de la proximité continentale.

Cette position dominante de Bastia est cependant très sensible au transport estival avec l'Italie, et donc largement à la fréquentation des touristes italiens qui utilisent massivement le mode maritime.

Si l'on compare les deux modes maritime et aérien, l'utilisation du bateau se polarise plus facilement sur les ports les plus importants (Ajaccio/Bastia) qui bénéficient des rotations les plus nombreuses et des destinations les plus diversifiées.



**Figure 4- géographie des hinterlands**  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

A l'inverse, la taille des avions favorise une plus grande dilution spatiale des trafics. Au total, **la part du mode aérien dans les trafics est ainsi de 32 % en Haute-Corse contre 50% en Corse-du-Sud**.

<sup>5</sup> Le terme *hinterland* désigne l'arrière-pays continental d'un port (ou d'un aéroport) que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. Il n'a pas de limites rigides : son importance est fonction de sa population et de la situation économique ; son étendue dépend en particulier de la densité et de la qualité des voies de communication qui convergent vers le port.

Un même *hinterland* peut être desservi par plusieurs ports et/ou aéroports qui sont alors en concurrence. Le choix du transporteur dépend alors des infrastructures portuaires ainsi que de la qualité du service fourni par le port.

### 3.3 Une forte saisonnalité des deux modes d'accès

Pour les deux modes aérien et maritime, le trafic est fortement marqué par l'existence des **pointes estivales**. Les trafics de cette période (mai à septembre) ont rassemblé en 2010 environ 5,5 millions de passagers et 5,3 millions en 2011.

Près des **trois quarts des trafics annuels fret et passagers sont traités de mai à septembre**. 41% du trafic (hors croisières) se concentre sur juillet et août, chaque mois d'hiver représentant environ 3% du trafic.

En 2012, il a été comptabilisé **101 285 passagers pour le jour de pointe** du samedi 18 août. La répartition entre les plateformes est donnée dans le tableau suivant :

PLATEFORMES CORSES		Entrées	Sorties	TOTAL
AIR	AJACCIO	5 912	6 613	12 525
	BASTIA	4 161	5 103	9 264
	CALVI	2 427	2 832	5 259
	FIGARI	3 649	4 082	7 731
MER	AJACCIO	8 082	8 035	16 117
	BASTIA	15 027	16 445	31 472
	BONIFACIO	809	868	1 677
	CALVI	1 195	1 103	2 298
	L'ILE ROUSSE	3 858	3 241	7 099
	PROPRIANO	545	479	1 024
	PORTO VECCHIO	3 157	3 662	6 819
TOTAL		48 822	52 463	101 285

Tableau 1- entrées/sorties par plateforme et par mode

(Source ORTC- Saisonnalité des flux de transport et variation de population de la Corse en 2012)

Les deux-tiers du trafic entre mai et septembre sont acheminés par le transport maritime qui demeure le transport de masse.

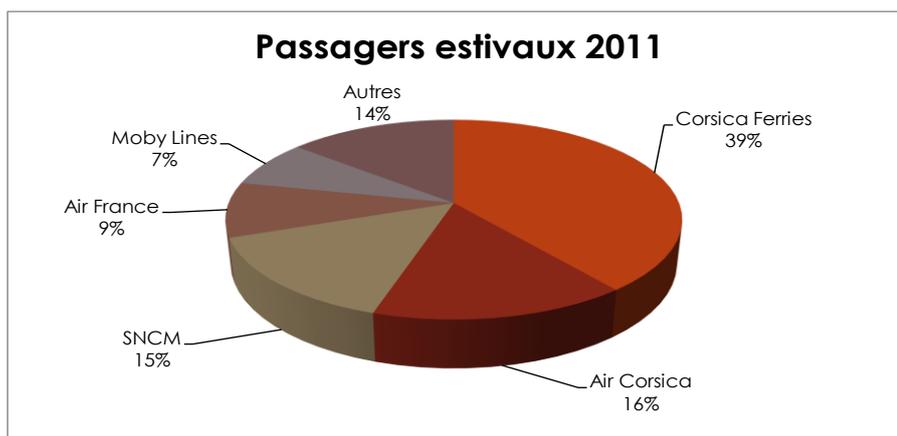


Figure 5- répartition des parts de marché par compagnie

(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

C'est d'ailleurs cette particularité qui explique à la fois la taille des navires, et leur mode d'exploitation à escale courte mis en place par la Corsica Ferries en particulier, deux caractéristiques qui, en retour, permettent effectivement un transport de masse et de pointe.

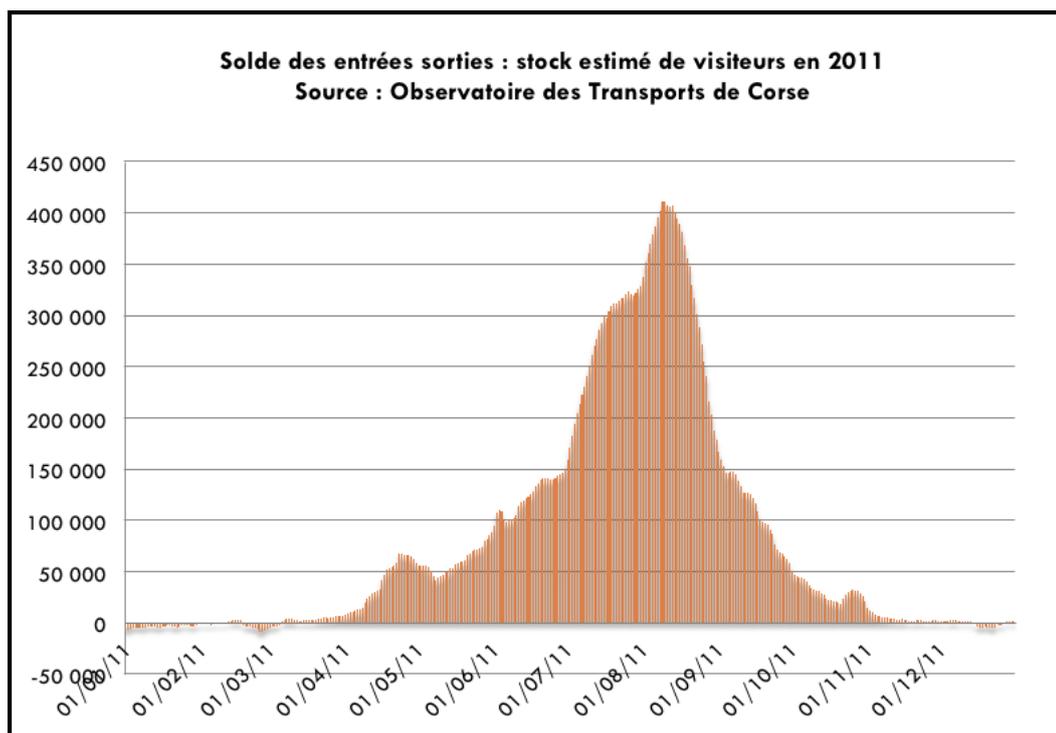
Pour l'ensemble du trafic, **les deux mois de juillet et d'août représentent à eux seuls 50 % de l'activité**. Le transport maritime assure les trois-quarts du trafic en période estivale. Tous modes confondus, les trafics estivaux sont assurés à 86 % par 5 compagnies.

Une analyse plus fine du nombre de passagers sur une base journalière permet d'estimer la réalité de la fréquentation touristique et de la confronter aux résultats de l'enquête lourde sur le tourisme (réalisée par l'Agence du Tourisme de la Corse).

Cette analyse, initiée avec l'Observatoire Régional des Transports de Corse, permet d'estimer à tout moment le stock de non-résidents présents dans l'île, et le nombre apparent de nuitées.

Sur cette base on arrive à un **nombre moyen de touristes présents de l'ordre de :**

- **350 000 en août (il dépasse 400 000 lors de la pointe du 15 Août)**
- **290 000 en juillet**
- **Autour de 120 000 pour les mois de juin et septembre.**



**Figure 6- stock estimé de visiteurs en 2011**  
 (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

Le solde négatif entrées/sorties qui apparaît sur cette courbe suggère incidemment que l'île se vide de plusieurs milliers de personnes entre les mois de novembre et février.

## 4. LE TRANSPORT MARITIME

### 4.1 Le transport maritime de passagers : stabilité de l'offre

En 2012, 4 387 453 passagers ont été transportés par 5 compagnies qui exploitaient **21 lignes maritimes** totalisant 11 793 traversées et 1 245 485 miles nautiques parcourus.

Les 8 premières lignes concentrent 75% du trafic. Il s'agit des lignes Ajaccio-Toulon, Bastia-Livourne, Bastia-Toulon, Ajaccio-Marseille, Bastia-Marseille, Bastia-Nice, Bastia-Savone et Bonifacio-Santa Teresa en Sardaigne.

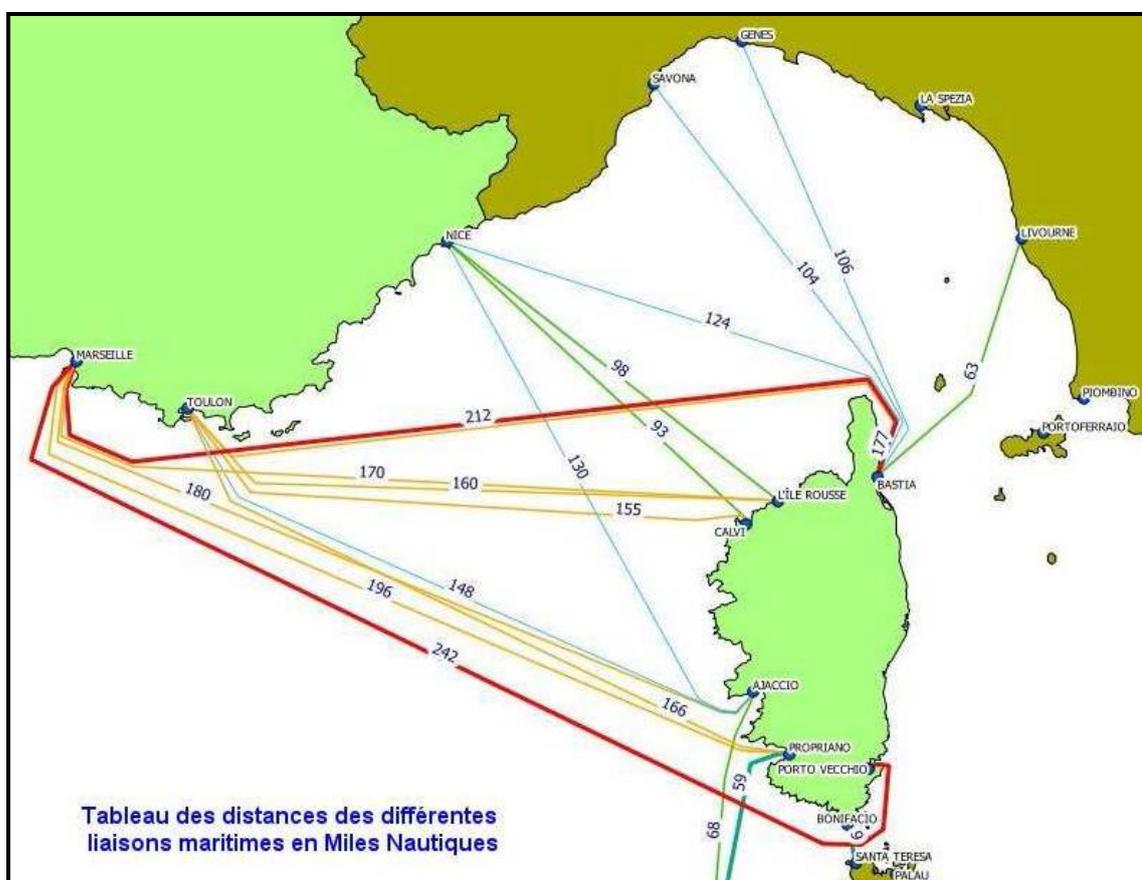


Figure 7- tableau des distances des liaisons maritimes (Source : ORTC)

Les échanges maritimes, entre la Corse et le continent ont commencé à se développer au début des années 2000 avec la mise en place en 2001 d'une délégation de service public au départ de Marseille. Les deux compagnies historiques, la Société Nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) et la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN) se partageant la desserte de la Corse dans le cadre du contrat de service public.

L'offre maritime est restée très stable depuis 2007, les lignes régulières et charters maritimes se stabilisant depuis quelques années autour de 4,5 millions de passagers par an au départ et à l'arrivée.

Comme le montre le graphe ci-dessous, les **parts de marché respectives des compagnies maritimes ont sensiblement évolué** au cours des 20 dernières années. Jusqu'en 2001, la SNCM était le leader sur le marché « passagers ».

Depuis la saison estivale 2002, la compagnie Corsica Ferries qui opère au départ de Nice et Toulon est devenue le premier armateur sur la Corse, assurant en 2012 près de 65% des trafics français en Corse.

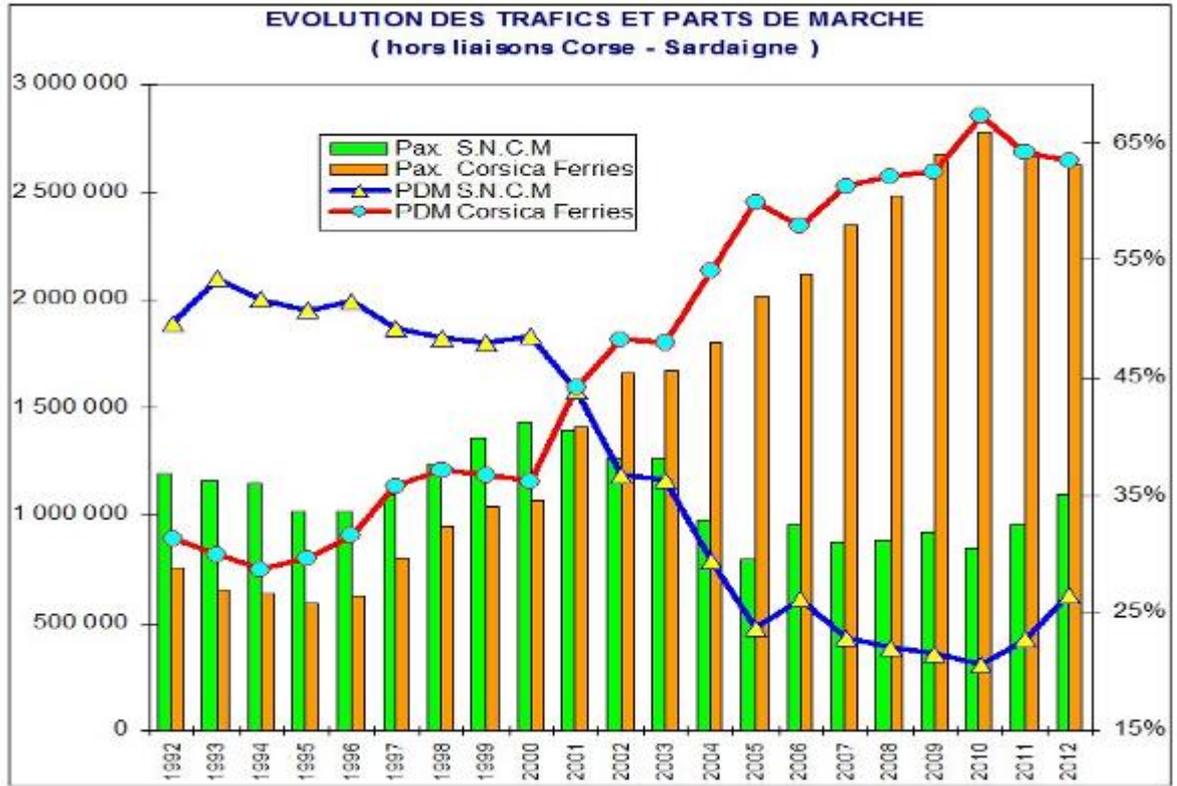


Figure 8- Evolution des parts de marché Corse-Continent (Source : ORTC)

## 4.2 Le transport maritime de marchandises : majoritairement en provenance de Marseille et peu sensible à la saisonnalité

La demande de fret a suivi les besoins supplémentaires engendrés par le développement démographique et économique de l'île, en particulier avec la hausse de l'affluence touristique.

Ainsi, en 2012, un peu plus de 2 millions de mètres linéaires ont été échangés entre la Corse et le continent contre 1,7 million en 2001.

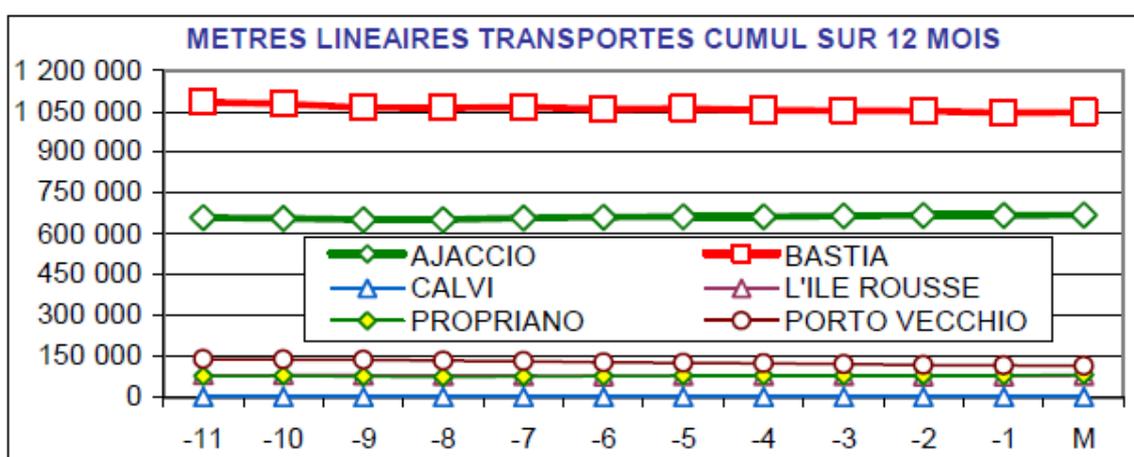


Figure 9-Marchandises transportées entre le continent français et la Corse en 2013 (Source ORTC)

Directement lié à l'activité corse, le trafic roulier s'effectue en grande partie au départ de Marseille (71% de parts de marché) et à destination des ports de Bastia (46%), et dans une moindre mesure d'Ajaccio (32%).

Cet avantage du port de Marseille s'explique par l'offre de cargos mixtes, ainsi que par la présence de circuits logistiques implantés dans la région de Marseille qui permettent au port de garder un niveau de trafic fret relativement élevé.

De même que pour le trafic « passagers », le trafic roulier au départ de Toulon est en forte progression depuis l'arrivée en 2001 de la compagnie Corsica Ferries, qui a développé une offre apparemment appréciée en niveau de prix et en fréquences.

### 4.3 Une transformation du modèle économique

La stratégie employée par les armateurs depuis ces dix dernières années explique en partie les évolutions de trafic. En effet, alors que les capacités de transport ont relativement peu évolué pour la SNCM et la CMN depuis 2001, Corsica Ferries, de son côté, a choisi de renouveler progressivement son offre de transport avec la mise en ligne de **nouveaux navires** (type Mega Carrier), ce qui a permis à la compagnie d’augmenter le nombre de liaisons avec la Corse.

La SNCM et LA MERIDIONALE assurent avec leurs 8 cargos mixtes le transport de 704 021 passagers entre la Corse / Marseille, Nice, Toulon et Porto Torres dans un contexte sensiblement moins exposé à la saisonnalité avec un rapport de 1 à 4 entre les trafics de février et ceux d’août. Les 699 258 passagers transportés sur les lignes de Marseille, Toulon et Nice représentent 22 % de la demande française.

**Toulon est devenu le premier port français de desserte de la Corse avec 1,4 million de passagers, devançant Nice et Marseille**, qui, au début des années 2000, acheminait l’essentiel du trafic avec le continent français. Cette évolution résulte de la libéralisation du cabotage maritime qui a finalement permis aux compagnies hors Délégation de Service Public de prolonger une stratégie de conquête de la clientèle française initiée via l’Italie (avec le port de Savone). La Corsica Ferries a ainsi fait de Toulon son port « français » de desserte de l’île.

Le recul relatif de Marseille témoigne, au moins en partie, de la modification de ce contexte réglementaire et du nouveau paysage concurrentiel. On peut considérer que c’est bien un **nouveau modèle économique qui a émergé** à l’initiative de Corsica Ferries et de Moby Line, **permettant de disposer d’une capacité plus importante, reposant sur des bateaux de grande taille, naviguant plus vite – mais dont la vitesse est modulée selon les saisons -, plus économiques, permettant de diminuer le nombre de traversées tout en renforçant le niveau de service à un moindre coût, et pratiquant des escales optimisées (courtes).**

Par ce biais, le transport maritime a pu conquérir les trois-quarts de l’augmentation de la mobilité intéressant la Corse, dans la dernière période, tout en demeurant le vecteur assurant l’hyper-pointe d’été.

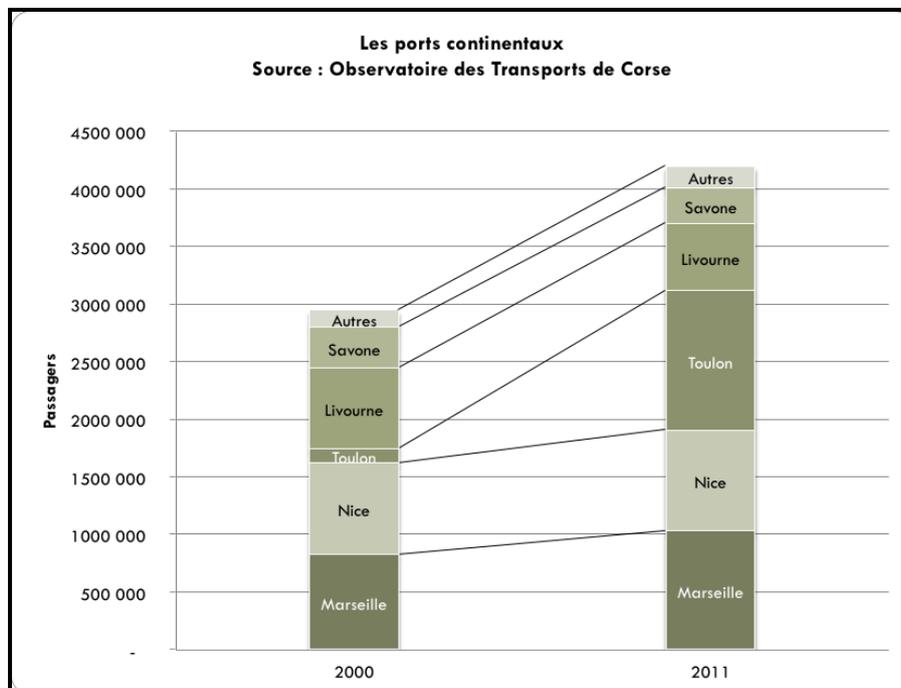
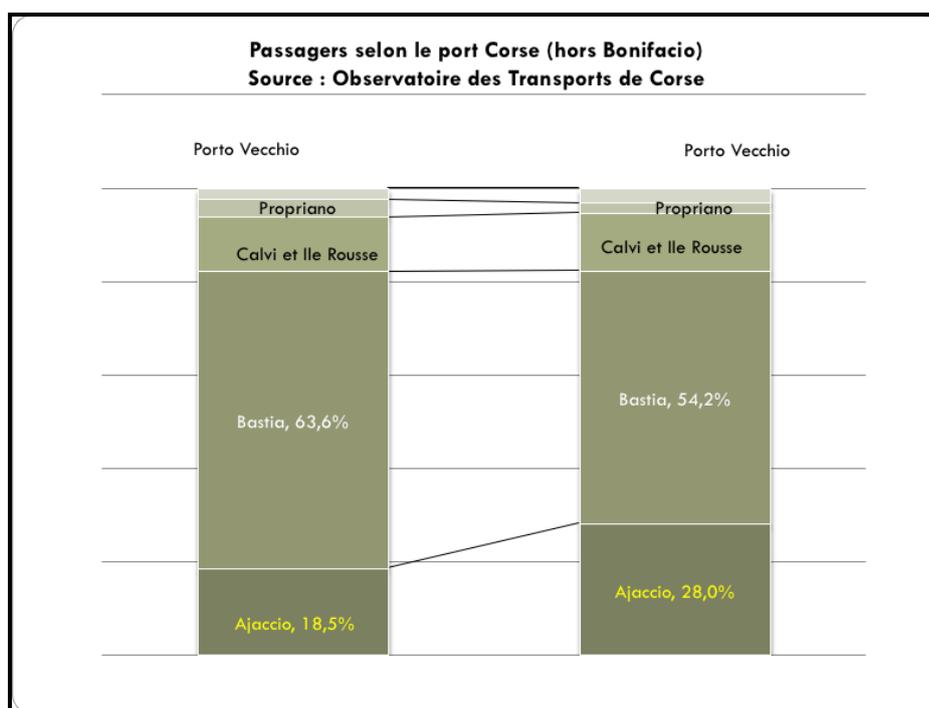


Figure 10-évolution des parts des ports continentaux  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

En 2011, la Corsica Ferries assurait environ 62% du transport de passagers avec les ports français (et le même pourcentage sur les ports italiens du continent), contre respectivement 7 % et 31% pour la CMN et la SNCM. En ce qui concerne les ports touchés en Corse, la prédominance de Bastia doit être reliée principalement à sa proximité de la Toscane et du golfe de Gènes. Cependant, cette position s'érode très sensiblement ces dernières années au profit d'Ajaccio qui bénéficie d'une croissance de l'offre de Corsica Ferries.



**Figure 11-répartition du trafic passager par port corse (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)**

Par ailleurs, la modification de la structure de l'offre a permis une baisse relativement importante du nombre de traversées en période de pointe (massification) et une augmentation du nombre moyen de passagers par traversée.

Cette évolution – provoquée principalement par les compagnies hors-DSP – est également l'un des aspects du nouveau modèle économique du transport maritime avec la Corse.

Celui-ci semble se révéler au final plus économique, sans générer de facteur de surcapacité. En effet, le taux de remplissage estival n'a pas baissé de manière très importante au cours de la décennie 2000-2010, sauf pour la SNCM. Et la baisse générale peut être considérée comme transitoire en raison des effets de seuil liés à la taille moyenne des navires.

#### 4.4 Une saisonnalité marquée qui tend vers un étalement progressif

La saisonnalité de la fréquentation demeure marquée, mais connaît une lente évolution vers un étalement.

Les deux-tiers des passagers fréquentant la Corse sont acheminés pendant les quatre mois de la saison touristique (juin à septembre). Les 5 mois les plus creux ne représentent qu'un flux de l'ordre de 5 000 passages, ce qui correspond à moins de 30 passagers par traversée effectuée.

Le niveau moyen des 6 mois les plus creux de l'année progresse sensiblement. Il représente un flux de l'ordre de 115 000 passagers par mois.

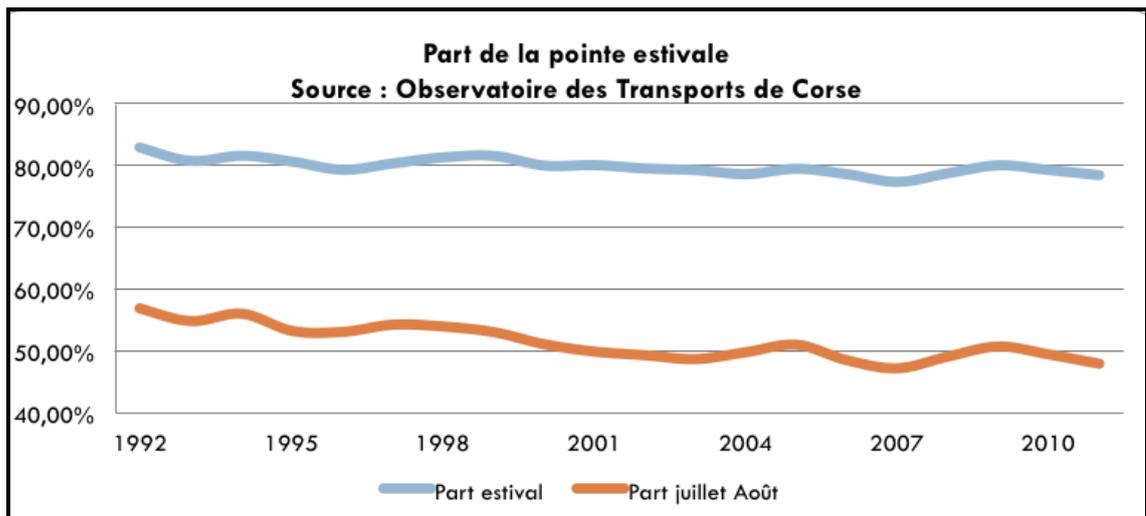


Figure 12-part de la pointe estivale (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

Le transport de véhicules accompagnés porte sur un total de 1,5 million de véhicules par an environ. Ce montant est globalement proportionnel au nombre de passagers (0,34 véhicule par passager transporté). Il a donc progressé comme le trafic maritime.

Les trafics de Propriano à Porto Torres sont encore plus saisonniers et de très faible ampleur (3 600 environ par an dont 900 pour l'ensemble du mois d'hyper-pointe). Globalement pour cette ligne, sur une longue période, le poids du trafic de haute saison a tendance à s'éroder, traduisant un léger étalement de la fréquentation touristique.

#### 4.5 Relative stabilité des liaisons Bonifacio-Santa Teresa

Le port de Bonifacio est concerné par des liaisons uniquement avec le port de Santa Teresa, dans le nord de la Sardaigne. La liaison est assurée par un bateau toute l'année (Saremar), renforcé pendant 7 mois par un second bateau (Moby Lines). Le trafic est marqué par une relative stabilité. La ligne transporte environ 250 000 passagers par an, tout en connaissant des fluctuations entre 190 000 et 300 000 passagers selon les années.

#### 4.6 Explosion récente du trafic croisières

Les croisières ont en fait connu une explosion récente. Elles se sont en effet fortement développées ces dernières années. Le nombre de croisiéristes a dépassé le million en 2011, alors qu'il ne représentait que 292 000 personnes environ en 2000, et moins de 16 000 en 1992.

Le port d'Ajaccio est le principal bénéficiaire de ce trafic avec environ 90 % des croisiéristes. Calvi est la seconde destination devant Propriano et Bonifacio. Cette activité, qui s'est considérablement développée depuis le début des années 2000, pourrait atteindre un pallier dans son évolution.

## 5. LE TRANSPORT AERIEN

### 5.1 Le transport aérien de passagers : des trafics en progression et des interconnexions à développer

La Corse est en moyenne à 1h30 des principales capitales européennes, mais son accessibilité par voie aérienne est souvent problématique du fait d'une insuffisance d'interconnexions avec les principaux aéroports européens.

Avec 2,9 millions de passagers transportés, les trafics aériens continuent de progresser (+6,5 % de septembre 2012 à septembre 2013).

Plus de 80 % des trafics aériens de la Corse sont effectués depuis ou vers les aéroports de Paris, Marseille et Nice avec un total de 2,4 millions de passagers sur 2,9 millions et les trois-quarts du trafic concernent la période estivale, de mai à septembre.

Plus de 70% des passagers atterrissent ou décollent de Corse depuis les aéroports de Bastia et Ajaccio.

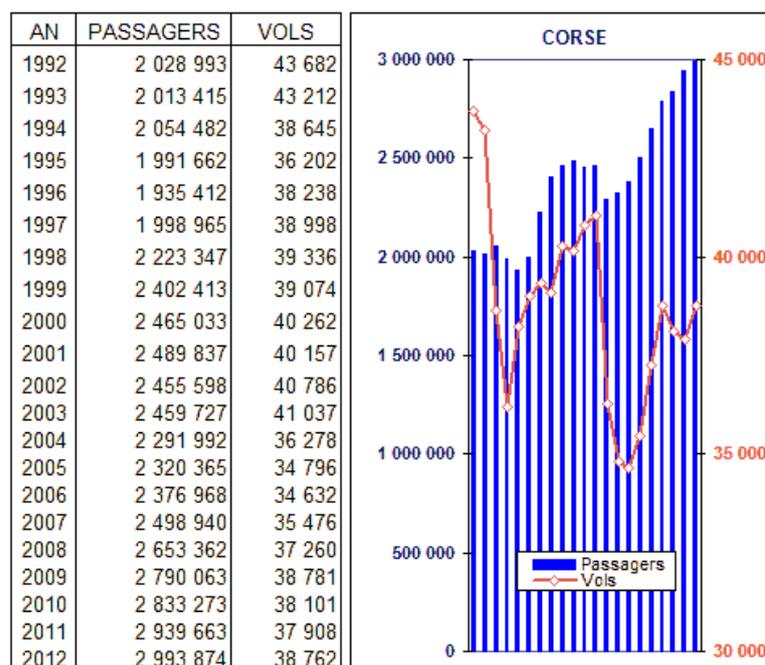


Figure 13-Comparaison historique, des trafics aériens sur la période 1992-2012

Après un ralentissement de leur activité en 2012, lié à une forte réduction du nombre de leurs passagers sur les lignes étrangères, les compagnies *low-cost* connaissent un développement qui génère une augmentation de trafic depuis début 2013 (+18 % de septembre 2012 à septembre 2013).

## 5.2 Le fret aérien : un développement attendu grâce au e-commerce

Le fret aérien comprend le trafic postal traditionnel (lettres, colis), celui de la presse, et un peu de fret express. On peut estimer<sup>6</sup> le marché du fret aérien - hors poste classique – à environ **10 000 tonnes par an**, dont une part non négligeable de presse.

Ce niveau d'activité devrait progresser compte tenu de l'importance des flux de commerce électronique intéressant la Corse. En effet, la région est l'une de celles achetant le plus sur internet. Selon une étude de Benchmark Group<sup>7</sup>, « en Corse, 68% des personnes interrogées ont ainsi passé au moins une commande par mois sur internet depuis un an. En Ile-de-France, 64% des répondants déclarent effectuer des achats sur Internet à la même fréquence, en Limousin 62%, contre 58,7% en moyenne nationale ».

Bien que difficile à mesurer avec précision, l'influence du commerce électronique sur les flux aériens constitue une réalité. Il reste que la messagerie express utilise peu ou pas les vols aériens réguliers de passagers – souvent en raison des horaires – et privilégie les vols dits « postaux ». A moyen terme, ce secteur particulier des flux de messagerie Corse–continent - devra sans doute être appelé à évoluer, d'autant que **les commerçants corses ont perçu l'intérêt de ce mode de commercialisation et d'expédition en particulier pour les produits de la filière agro-alimentaire.**

## 5.3 Un confortement de l'aérien face au maritime : un mode de transport privilégié par les résidents

On observe depuis plusieurs années que le transport aérien ne perd pas de parts de marché sur son concurrent maritime. L'aérien a représenté à lui seul près de 40% du total de passagers transportés en 2012 avec 3 millions de sièges, contre 2,5 millions en 2001, soit une **progression de trafic de près de 15% en dix ans, progression confortée en 2013 avec l'ouverture de nouvelles lignes low-cost.**

Le transport aérien a la triple particularité d'être **moins saisonnier, assez peu diversifié, et d'assurer un flux important de passagers résidents.** Une grande partie des relations dites de « bord à bord » correspond à des déplacements de résidents corses (estimés à un million de voyages par an). **20% de la totalité du trafic aérien est ainsi le fait des insulaires.**

## 5.4 Un marché marqué par la prédominance des liaisons avec Paris, Marseille & Nice

Le transport aérien rassemble environ 3 millions de passagers sur les lignes régulières. Ce volume est à **82 % réalisé avec Paris et le bord à bord (Marseille et Nice).** L'aéroport d'Ajaccio demeure le premier aéroport Corse avec près de 1,2 million de passagers, devant Bastia (1 million de passagers) Figari (440 000 passagers) et Calvi (294 000 passagers).

Le trafic a été marqué – comme le maritime – par **une évolution de la nature de l'offre de transport, en lien avec la restructuration du transport aérien mondial et la montée en puissance des compagnies dites low-cost et l'incidence de « l'aide sociale ».** Structurellement, les lignes régulières ont progressé, alors que les trafics charters ont disparu après une embellie au début des années 2000, sans doute en partie en raison de l'essor du modèle dit du low-cost.

Il reste que **la diversification du trafic – en particulier vers des aéroports non français - progresse de manière extrêmement limitée et fragile.**

En revanche, les transports intéressant Paris ont fortement progressé. En 20 ans, les relations ont augmenté fortement sur toutes les plates-formes.

<sup>6</sup> Rapport de recherche sur la messagerie post carbone « Commeator », réalisé pour le Predit, Paris 2011

<sup>7</sup> Etude réalisée en ligne du 27 au 30 mai 2011 auprès de 22 095 internautes de toutes les régions de France.

## **5.5 Une saisonnalité plus faible que pour le maritime mais qui reste importante**

La saisonnalité des transports aériens – bien que forte avec **un transport en août supérieur de 90 % à la moyenne annuelle ou plus de trois fois le niveau de décembre** – demeure notablement plus faible que celle du maritime. Rappelons en effet qu’avec environ 1,2 million de passagers en août par exemple, le maritime réalise alors plus de trois fois son trafic moyen mensuel, et entre 10 et 11 fois celui du mois de décembre.

Sur la décennie, le transport saisonnier dans son ensemble subit une évolution relativement erratique sur Ajaccio et Bastia. Il progresse quasi régulièrement sur Figari, et reflète des modifications géographiques parfois importantes, au gré des ouvertures et des fermetures de lignes.

## **5.6 Le bord à bord : stabilité globale, croissance à Figari**

Sur longue période, les lignes dites de bord-à-bord représentent actuellement moins de 1 million de passagers par an, chiffre relativement stable globalement depuis 20 ans, mais évoluant structurellement : ce dernier a en effet doublé sur Figari pendant la période, Calvi progressant de manière faible au détriment des capitales départementales.

Au total, le nombre de passagers « bord à bord » rapporté à la population estimée de l’hinterland des aéroports est relativement faible à Bastia (2,44 passagers/habitant), derrière Ajaccio (3,29), Calvi (4,33) et surtout Figari (5,68).

Il est possible que ce ratio reflète pour ce dernier aéroport, les conséquences d’un taux de remplissage moyen très élevé, et d’une relative tension sur l’offre de vols directs sur la capitale.

## C. LA MOBILITE INTERIEURE DES PERSONNES

Si l'insularité permet de mesurer de manière très précise les migrations existant entre la Corse et le continent, soit par voie aérienne soit par voie maritime, **la connaissance des migrations intérieures à l'île ne peut s'asseoir sur aucune mesure directe globale et cohérente**. Seules quelques informations directes de **billetterie** permettent de couvrir une part des transports collectifs de personnes (train, car, bus). Quant à la mobilité automobile, elle ne peut être qu'appréciée très indirectement à partir de l'analyse croisée des **comptages routiers**, des **consommations de carburant** et des **parcs automobiles**, ou encore des entrées sur le territoire de véhicules accompagnés. **Or c'est la mobilité principale aussi bien pour les personnes que pour les biens. Cette méconnaissance se double d'une double imprécision géographique** (les comptages mesurant des débits et non des flux) **et fonctionnelle** (les motifs de déplacement ne sont pas connus).

### 1. LA MOBILITE INDIVIDUELLE DES PERSONNES

La réalité géographique et sociologique de la Corse impacte les modes de vie et la mobilité. De plus, la **dynamique démographique renforce les pôles urbains littoraux**. L'extrême partition géographique du territoire conduit à limiter les déplacements entre les villes et bassins de vie. On est ainsi en présence d'un **espace structuré et polarisé autour de micro-régions qui remplissent au niveau de leur chef-lieu des fonctions urbaines traditionnelles**.

Deux conséquences quant à la mobilité des résidents peuvent être rapportées à partir de ces différents constats :

- **Il n'y a pas de mobilité véritablement significative à travers la dorsale montagneuse** qui partage l'île du nord-ouest au sud-est.
- **La mobilité quotidienne se localise fortement au sein des différents bassins de vie**, en direction ou au départ de leurs pôles urbains.

Pour ce qui est de la mobilité non-quotidienne, à moyenne ou longue distance, du fait de l'insularité, elle échappe en grande partie à la mobilité intra-insulaire, pour se reporter sur le continent. **L'équivalent de la mobilité interurbaine ou interrégionale passe ainsi en Corse en grande partie par l'aérien ou le maritime**, et emprunte par nécessité un mode collectif. Une grande partie des relations dites de « bord à bord » correspond pour ces raisons à des déplacements de résidents corses (estimés à un million de voyages par an). 20% de la totalité du trafic aérien est ainsi le fait des insulaires.

**Cette particularité fait du transport automobile pour l'essentiel un mode de déplacement de proximité, lié principalement à des motifs relevant du travail et de l'école, des achats, des services administratifs, des loisirs.**

La longueur totale du réseau routier corse est de plus de 8 100 km pour une densité de 0,93 km/km<sup>2</sup> contre 1,906 km/km<sup>2</sup> au niveau national. **La Corse dans son ensemble souffre d'un sous-équipement routier** mais particulièrement autour des deux principales agglomérations et au sein des bassins de vie ruraux. Ce sous-équipement induit d'une part, un **engorgement des entrées d'agglomérations** et d'autre part, un **enclavement du milieu rural**.

Les conditions d'enclavement de certaines portions du territoire rendent aussi difficile pour une partie de la population de l'île l'accès aux fonctions, services ou activités nécessaires à la vie quotidienne, notamment en milieu rural. On retrouve dans ces zones **des temps moyens d'accès aux équipements plus importants qu'ils ne le sont en moyenne en France métropolitaine**, et ils atteignent des proportions considérables pour les équipements de gamme supérieure (lycée, hypermarché, hôpital, etc.). Des temps médians de l'ordre de 80 minutes témoignent à la fois d'une **accessibilité difficile à des équipements essentiels et de la nécessité d'un recours à des moyens de transport souples et le plus souvent individuels**. Ces difficultés peuvent entraîner une mobilité résidentielle contrainte, alors que des conditions de mobilité satisfaisantes pourraient, au contraire, permettre un maintien plus équilibré de populations sur l'ensemble du territoire insulaire.

## 1.1 La mobilité non motorisée

Bien qu'elle soit elle aussi difficile à estimer, **la part des déplacements non motorisés dans la mobilité quotidienne est faible en Corse.**

On peut considérer que le **relief accidenté** constitue souvent un obstacle à des déplacements utilisant le vélo. Les raisons principales sont néanmoins principalement à rechercher du côté de **l'aménagement urbain.**

Concernant particulièrement la mobilité domicile-travail, les accès aux lieux de travail sont dans la grande majorité des cas constitués de **voies adaptées principalement à la circulation automobile.** Les cheminements ouverts aux usagers non motorisés (piétons ou cyclistes) se révèlent souvent **mal commodes, parfois inexistant, voire dangereux, y compris en zone urbanisée dense.**

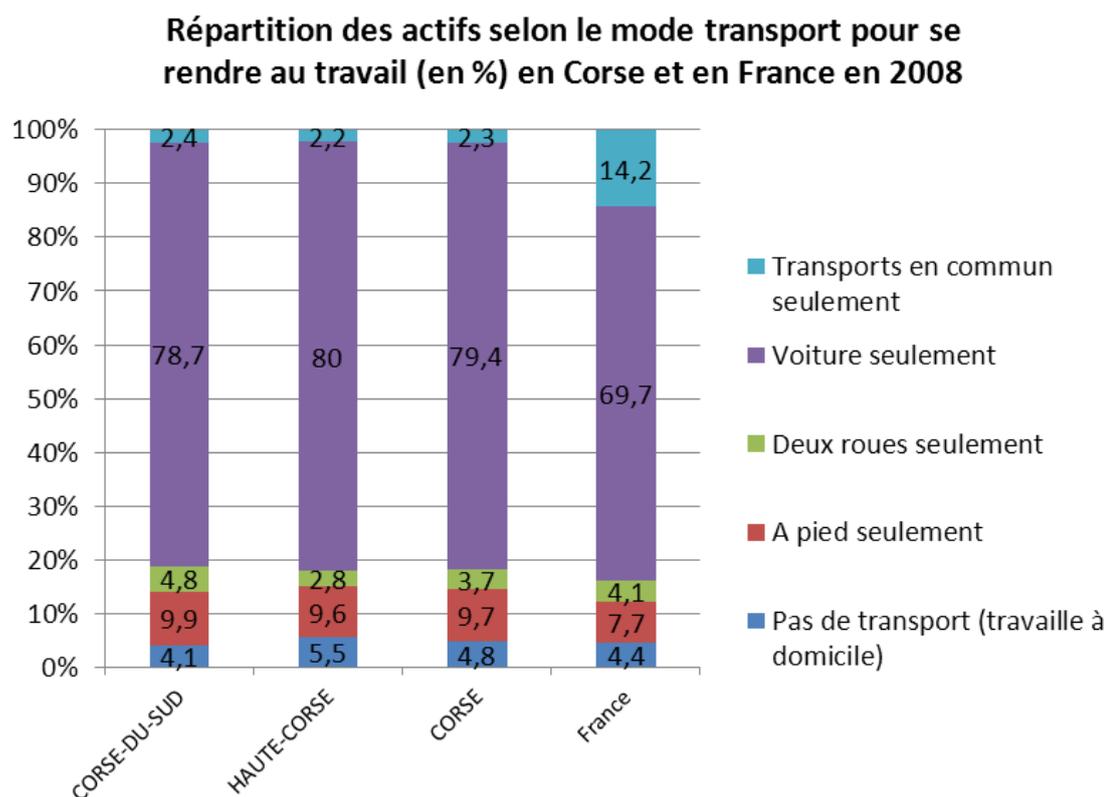


Figure 14-Répartition des actifs selon le mode de transport pour se rendre au travail en Corse et en France, en 2008 (Source : ARTELIA d'après INSEE)

## 1.2 Les éléments de connaissance de la mobilité automobile

Malgré l'absence d'enquête ménages-déplacements (cf. livret VI), une évaluation de la mobilité automobile en terme de trafic est réalisable. Elle suppose de prendre en compte et de croiser des données de natures différentes : population, parc automobile, comptages routiers, consommations de carburants.

**Population** : la prise en compte de la fréquentation touristique (de l'ordre de 30 millions de nuitées) revient à majorer de 90 000 personnes environ la population séjournant l'année durant en Corse. Cette fréquentation très saisonnière regroupe en plein été autour de 600 000 personnes, avec une pointe vers le 15 août autour de 750 000 personnes.

**Parc automobile** : l'évaluation du parc automobile suppose de prendre en compte plusieurs types de véhicules, différenciés en fonction de la durée de leur présence dans l'île. On peut ainsi distinguer :

- le parc résident (normalement immatriculé en Corse) représentant environ 187 000 véhicules particuliers (ce qui est conséquent) – auxquels il conviendrait en toute logique d'ajouter la part des 35 000 véhicules utilitaires légers utilisés qui sont essentiellement utilisés pour le transport de personnes.
- les véhicules « accompagnés » séjournant en Corse – soit environ 750 000 véhicules (1,5 million de passages) pour environ 4,5 millions de passagers. Une part de ces véhicules appartient à des résidents. On estime que les véhicules des touristes demeurent environ 10 jours sur l'île (Enquête lourde tourisme)
- les véhicules loués, qui ne séjournent qu'une partie de l'année en Corse (estimés à 7 500).

**Livraisons de carburants** : la consommation atteint en août environ 2,6 fois le volume du mois le plus creux (mars ou novembre). De fait, cinq mois (mai à septembre) représentent 55 % des consommations de carburants. On connaît par ailleurs la spécificité des rythmes d'immatriculation de véhicules, permettant l'estimation macro-économique de celles qui sont liées à la location estivale de véhicules. Les mois d'avril à juin regroupent en Corse plus de 47 % des immatriculations contre 27 % pour l'ensemble de la France métropolitaine.

Au total, il est possible de reconstituer la mobilité générale à partir des différentes données de parc, de passages maritimes, de consommation de carburants, et de comptages. La confrontation des méthodes permet d'estimer la circulation des véhicules routiers sur le territoire Corse :

Méthodes	Véhicules.km des véhicules particuliers et VU légers	Véhicules.km des poids lourds, camions autocars, bus et divers	Total
Méthode par les parcs, l'analyse des immatriculations, les entrées-sorties maritimes et la consommation	3 253 317 904	103 217 000	3 356 534 904
Comptages	3 181 558 193	101 279 113	3 282 837 306
Montant retenu	3 200 000 000	100 000 000	3 300 000 000

**Tableau 2-Estimation pour les années 2010 (parcs, analyse des entrées sorties etc.) et 2011 (comptages partiels extrapolés) de la circulation routière en véhicules.km (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)**

On peut sur cette base, estimer la **mobilité en voiture particulière à environ 6 milliards de voyageurs.km par an**. Sur ce total environ **un quart correspond à la mobilité touristique**.

Au vu de ces différents éléments, plusieurs caractéristiques de la mobilité automobile peuvent être mises en évidence.

### 1.3 Une concentration spatiale et saisonnière de la circulation

Si l'on se réfère aux comptages sur le réseau des routes territoriales gérées par la CTC (autour de 1,8 milliard de véhicules.km), on observe :

- Un niveau de trafic moyen journalier supérieur à 30 000 véhicules (en moyenne annuelle), sur un nombre limité de tronçons mesurés, à la sortie des 2 capitales départementales. Le trafic de la zone industrielle de Bastia étant à hauteur de plus de 50 000 véhicules.
- Des niveaux de l'ordre de 10 à 20 000 sur plusieurs tronçons à la périphérie de Bastia et Ajaccio ainsi que Porto-Vecchio et le haut de la Plaine orientale.
- Des rapports entre trafics d'hyper-pointe et trafic de janvier généralement inférieurs à 2 sur les voies les plus fréquentées (sauf Porto-Vecchio).
- Des rapports compris entre 2 et 6,2 dans les zones balnéaires ou très touristiques (comme Bonifacio qui recevrait 1 million de visiteurs par an).

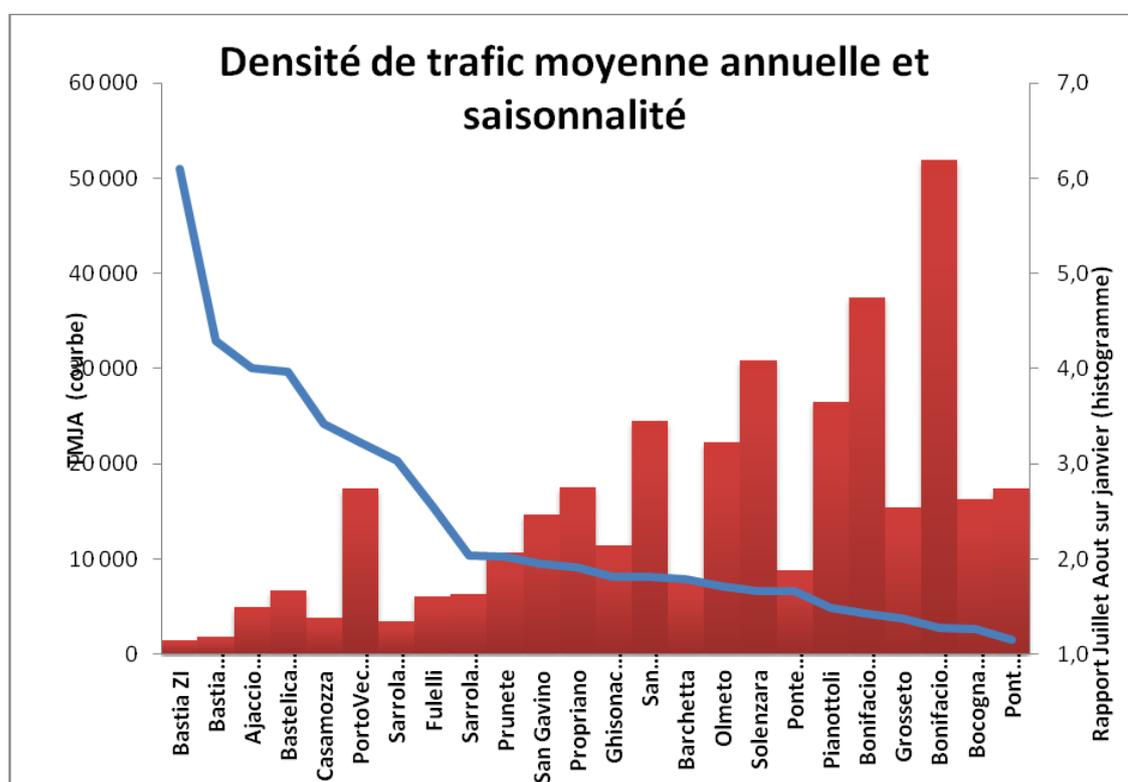


Figure 15-densité de trafic routier en moyenne annuelle et saisonnalité  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

Ainsi, le profil saisonnier des débits routiers est très différent selon les zones. A l'extrême, **on peut considérer deux profils** :

- celui des **axes fortement sensibles au tourisme**, avec des débits faibles en saison creuse (souvent moins de 2 000 véhicules/jour), et connaissant une hyper pointe en saison ;
- celui des **axes essentiellement sensibles à l'activité économique**, dont la saisonnalité reflète plus caractéristiquement une période creuse d'hiver (octobre à mars).

## 1.4 Une croissance de la mobilité automobile

Celle-ci a progressé dans la décennie à la même vitesse que le PIB insulaire, en lien probable avec l'augmentation de la fréquentation touristique.

La croissance des dix dernières années du trafic routier ressort en moyenne à 2 % par an alors que le nombre de véhicules accompagnés transportés de ou vers la Corse augmente de 3,3 % par an.

L'analyse des statistiques aux postes de comptage – par-delà l'évolution des techniques – fait ressortir une **augmentation très modérée autour de Bastia, et très forte autour d'Ajaccio**. Le tableau ci-dessous illustre ce constat pour l'aire urbaine d'Ajaccio.

Jour de semaine hiver	Hiver 2004-2005		Hiver 2012-2013		Progression Hiver 2004-2012			
	Vers Ajaccio	Vers l'extérieur	Vers Ajaccio	Vers l'extérieur	Vers Ajaccio		Vers l'extérieur	
Ajaccio-Vignetta	13430	12686	14277	13966	847	6,3%	1280	10,1%
Bastelicaccia	12524	12226	13111	13217	587	4,7%	991	8,1%
Sarrola RN 194 (Mezzavia)	9976	10525	10156	11139	180	1,8%	614	5,8%
Sarrola-Baleone RN 193	8807	8941	9424	9899	617	7,0%	958	10,7%
Sarrola Yolanda	3752	3800	4538	4746	786	20,9%	946	24,9%
Moyenne					3017	6,2%	4789	9,9%

Tableau 3-Evolution de la circulation routière autour d'Ajaccio (Source : CTC)

L'observation de l'évolution des comptages routiers hors saison touristique (c'est-à-dire ceux relatifs à la mobilité quotidienne des résidents) met en évidence que les taux d'accroissement les plus élevés entre 2004 et 2012 s'observent aux points de comptage les plus éloignés du pôle urbain.

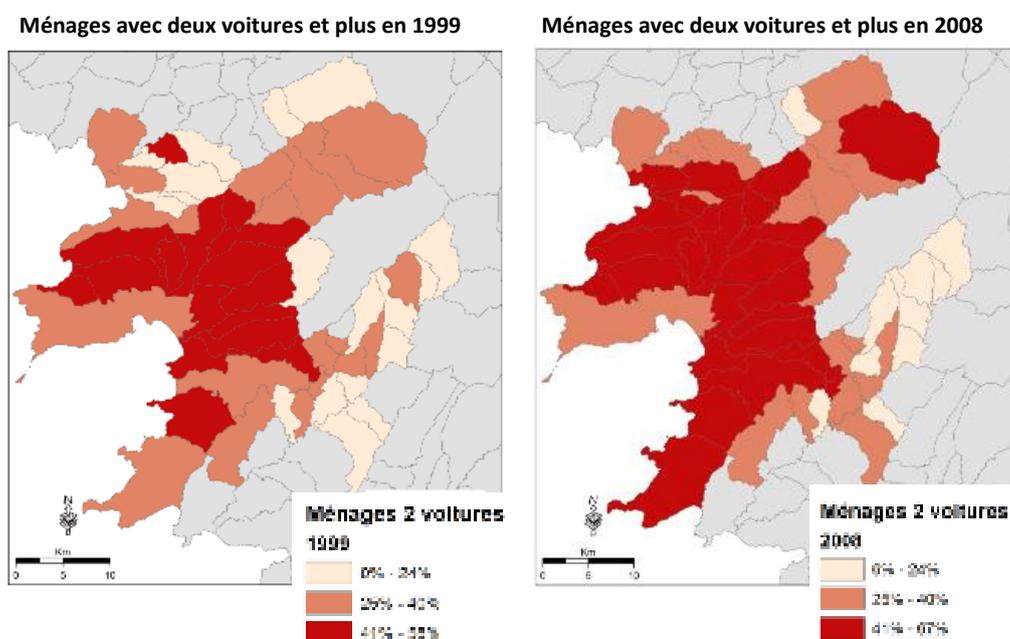
Cela illustre bien **le phénomène d'éparpillement urbain, caractérisé par un nombre croissant de ménages résidant de plus en plus loin du pôle urbain et ayant recours à la voiture individuelle pour leurs déplacements quotidiens.**

## 1.5 Un parc automobile stable mais en évolution structurelle

Le parc automobile corse est assez stable. Bien qu'ayant un **taux de renouvellement apparent très élevé** (13 % contre 7 % pour la France), **probablement partiellement lié à l'importance du parc de location**, le parc connaît un niveau d'immatriculation de véhicules neufs à peu près stable depuis 15 ans, et un nombre de véhicules pratiquement constant depuis 10 ans. Et, de fait, la part du parc corse en France diminue.

Néanmoins, on peut considérer que, derrière une relative stabilité globale, la répartition géographique du parc connaît des évolutions significatives. Ainsi, **le taux d'équipement des ménages résidant en périphérie des pôles urbains tend à s'accroître nettement**, à l'image de l'évolution de la multimotorisation dans l'aire urbaine d'Ajaccio constatée entre 1999 et 2008.

La carte ci-dessous met en évidence la forte augmentation du nombre de communes en dehors du pôle urbain dans lesquelles la part des ménages possédant deux voitures ou plus dépasse 40 %.



Carte 1-Aire urbaine d'Ajaccio : évolution du taux d'équipement des ménages 1999-2008  
(Source : INSEE ; Cartographie : IGN-OEC)

## 2. LA MOBILITE COLLECTIVE DES VOYAGEURS

### 2.1 Le service de transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire de la Corse compte 232 km de voie sur deux lignes à voie métrique unique :

- Une ligne principale reliant Bastia à Ajaccio via Corte.
- Une ligne « de Balagne » desservant Calvi et Ile-Rousse à partir du nœud de correspondance situé à Ponte-Leccia.

Depuis 1982, la Région de Corse exerce la compétence relative à la gestion du réseau ferré insulaire.

Par la loi du 22 janvier 2002, le réseau ferré insulaire a été transféré dans le patrimoine de la Collectivité Territoriale de Corse et les investissements réalisés dans le cadre du PEI ont notamment permis :

- la rénovation quasi-intégrale des voies ferrées (172 km sur les 232 km de réseau ferré) ;
- la mise en place d'une gestion centralisée des circulations ;
- l'acquisition de douze automoteurs de nouvelle génération ;
- la rénovation et l'extension des ateliers et dépôts de maintenance du matériel roulant.

Depuis 2006, l'offre de service a augmenté de 25 % et la fréquentation de 55 %.

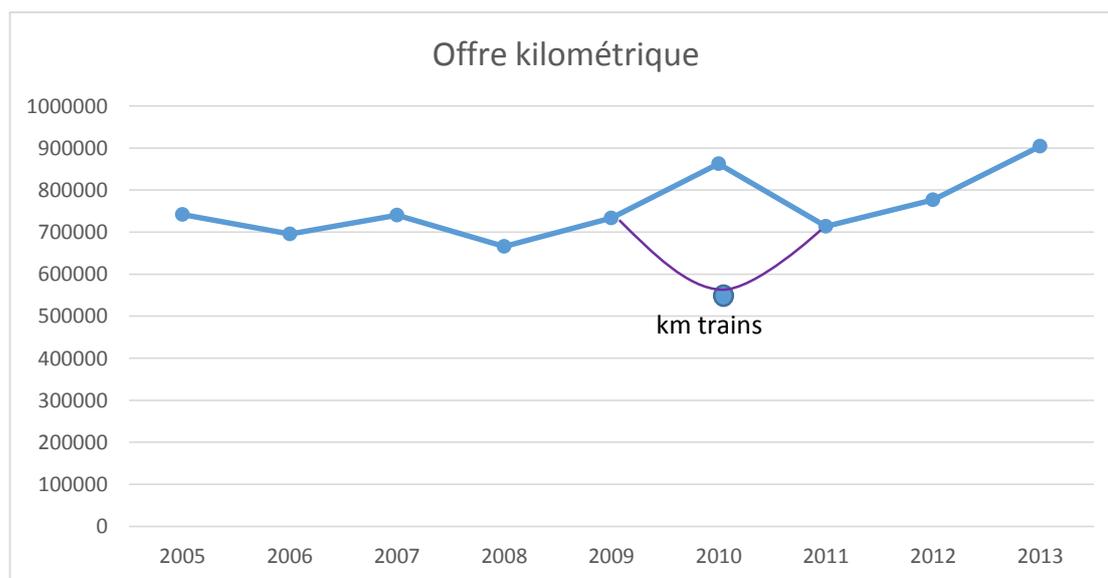
Le mouvement s'est amplifié depuis 2 ans suite à la rénovation complète de la ligne ; la mise en service des nouvelles rames AMG et la création de la SAEML en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012.



Figure 16-réseau de chemin de fer

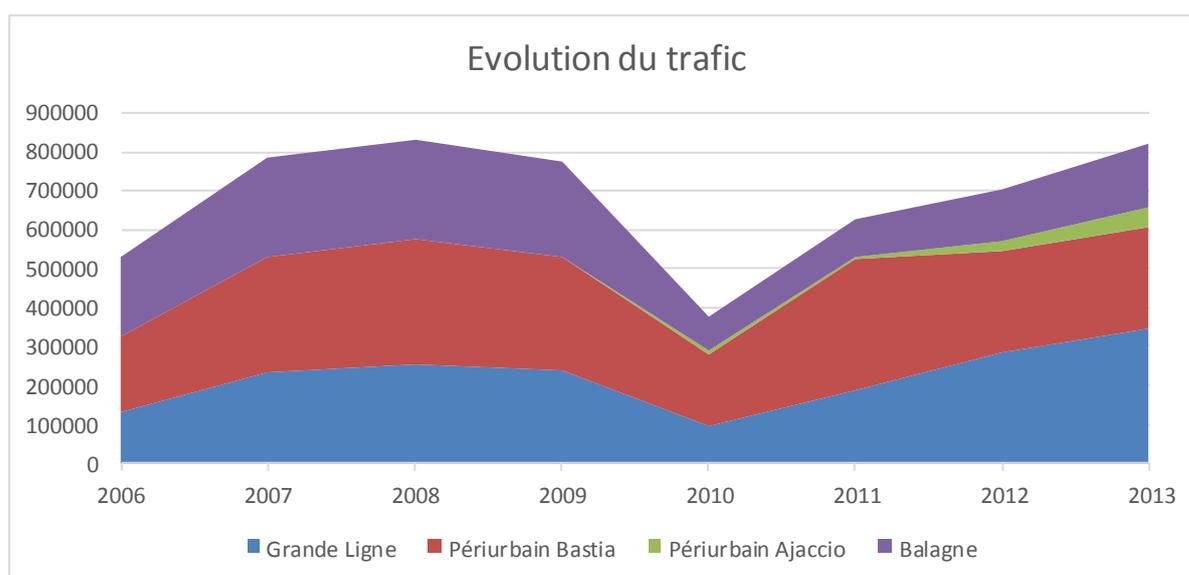
Les graphiques ci-dessous montrent les évolutions et la répartition des trafics depuis 2006. L'année 2010 a été marquée par le retrait de la circulation des rames AMG et par l'impact sur la fréquentation. Toutefois, de manière tendancielle, la dynamique est positive.

**L'offre kilométrique a progressé de 25 % depuis 2005.** En 2010, il y a eu une forte diminution des km\*trains en raison de l'arrêt des matériels AMG. Toutefois, la tendance est à l'augmentation :



**Figure 17-Evolution de l'offre kilométrique**

Le trafic se répartit de la façon suivante : Grande Ligne (40%) ; Périurbain (40%) ; Balagne (20%). **La tendance est à l'augmentation notamment sur le périurbain d'Ajaccio qui dispose d'un fort potentiel :**



**Figure 18-Evolution de la fréquentation**

## 2.2 Les services de transports routiers collectifs

Ces services sont constitués de **lignes régulières d'autobus et d'autocars** auxquelles il faut rajouter les **services dédiés au transport scolaire** :

- En Haute-Corse, on dénombre **168 lignes scolaires transportant 5500 élèves par jour** (soit autour de 10 millions de voyageurs.km) et **12 lignes régulières** auxquelles il faut ajouter les autobus de l'agglomération de Bastia.
- En Corse-du-Sud, il existe **177 lignes scolaires transportant 3700 élèves par jour** (soit environ 6 millions de voyageurs.km) et **23 lignes régulières**. De son côté, l'agglomération ajaccienne (CAPA) revendique un peu moins de 1,9 million de voyageurs et de 1 million de véhicules.km par an, ce qui représente probablement au titre du transport urbain 10 millions de voyageurs.km.

En outre, des **services occasionnels et saisonniers** existent.

Au total donc, on peut estimer sommairement que le transport collectif se décompose comme suit :

	Urbain routier	Urbain rail	Scolaire et régulier interurbain	Rail autre
Millions de Voyageurs.km	20	6	20	24

**Tableau 4-Estimation des voyageurs km « collectifs »**

(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

La part de marché du collectif serait donc en Corse de l'ordre de **2 % environ des voyageurs.km**.

Reste à préciser l'impact de ces chiffres sur la réalité territoriale. L'idée est, bien entendu, que l'espace des transports collectifs est moins étendu en milieu rural ou peu dense.

En mettant de côté le transport scolaire – aux circuits spécifiques et nécessairement déséquilibrés mais dont le nombre permet d'irriguer largement le territoire local – **les lignes régulières déplacent probablement peu de voyageurs**. On peut estimer l'offre à partir des horaires de lignes régulières (aussi bien en été qu'en hiver). Ainsi :

- entre Ajaccio et l'extrême sud par exemple, on peut compter 3 services d'hiver quotidiens par sens, et 4 en été (et des durées de transport 75 % plus importantes qu'en automobile) ;
- entre Corte et Aleria un service par jour et par sens ;
- les liaisons entre Ajaccio, et Cargèse et Porto, sont par jour au nombre de 2 par sens en hiver ; 3 en été ;
- celles entre Bastia et Centuri et Ersa au nombre de 3 par jour.

L'activité de 35 lignes inter-cités mobilisant de 2 à 4 services par jour représente nécessairement une offre peu dense. Au contraire, **l'offre urbaine – et singulièrement bastiaise grâce au rail – semble plus conséquente**. Mais le rapport à la mobilité globale est sans doute faible si on se réfère aux comptages routiers, et à la congestion observée.

Une consolidation globale – bien que très approximative – permet de fixer des ordres de grandeur comparatifs entre la Corse et l'ensemble français métropolitain. Ces données illustrent parfaitement la réalité Corse. **Avec une mobilité globale territoriale légèrement supérieure à celle de la France métropolitaine, si on redresse la population en estimant la population moyenne résidente, la Corse utilise proportionnellement très peu le transport collectif** (même en prenant en compte la fréquentation des touristes). **Cette situation n'est cependant pas atypique si l'on considère la structure urbaine de la Corse**.

En revanche, du fait de l'insularité, la prise en compte de la mobilité extérieure au territoire fait ressortir mécaniquement une mobilité qui est à peu près du double. En le ramenant à la mobilité des seuls résidents corses, cette mobilité serait – du fait de l'insularité – supérieure de 50 à 70 % à la moyenne nationale.

## D. BILAN AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Volonté affirmée des AOT de coproduire le service public des déplacements et existence d'une société d'économie mixte locale de transports de voyageurs dont les principales AOT locales sont actionnaires.</li> <li>▪ Schémas directeurs routes et fer adoptés par la CTC pour les dix prochaines années.</li> <li>▪ Existence d'un PDU sur l'aire urbaine d'Ajaccio et définition d'une politique de voirie et de déplacements par l'agglomération de Bastia.</li> <li>▪ Existence d'un réseau ferroviaire reliant les principales agglomérations et ayant bénéficié d'un programme de renouvellement important.</li> <li>▪ Développement de l'aire urbaine bastiaise au sud le long de l'axe ferroviaire.</li> <li>▪ Réseau étendu de ports et aéroports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un territoire coupé en deux par un important massif montagneux, desservi par un réseau routier sinueux composé essentiellement de « petites routes », qui constitue un frein à la mobilité, notamment en période hivernale, et pose des problèmes d'entretien et de sécurité.</li> <li>▪ Un réseau de voies douces très insuffisant.</li> <li>▪ Saisonnalité des flux (tourisme) qui induit des phénomènes de pointe posant des problèmes de capacité sur les infrastructures de transport.</li> <li>▪ Très faible taux de recours aux transports en commun (hors scolaires).</li> <li>▪ Une offre de service encore insuffisamment étoffée sur le réseau ferroviaire.</li> <li>▪ Limitations techniques d'un réseau ferré à voie métrique non électrifié et absences de réserves foncières pour l'extension ou le doublement ponctuel du réseau ferroviaire (croisement des trains).</li> <li>▪ Insuffisance de formation dans les métiers liés aux transports par route ou par fer.</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Démarches de planification à bonne échelle : élaboration en cours du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC) ; projets de SCoT ;</li> <li>▪ Dossier pilote car-train</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Volatilité du prix du pétrole et effets importants sur les coûts d'exploitation de certains modes de transport (aérien, ferroviaire).</li> <li>▪ Plafonnement du taux de versement transport pour les agglomérations inférieures à 100 000 habitants.</li> <li>▪ Augmentation des phénomènes climatiques exceptionnels et impact sur les infrastructures de transport.</li> </ul>

## **II. Deuxième Partie**

# **LES ENJEUX**

## A. ENJEU ENVIRONNEMENTAL<sup>8</sup>

### 1. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

L'enjeu environnemental posé par le secteur des transports est principalement lié à deux aspects :

- **Le secteur représente le premier secteur consommateur d'énergie et le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en Corse** (54% à 46% de la consommation finale selon que l'on prend en compte ou non les transports extérieurs). Il constitue donc un enjeu de premier plan du point de vue de la lutte contre le changement climatique.

Surveillée par l'association agréée QUALITAIR Corse, la situation de la qualité de l'air dans les 2 grandes agglomérations, Bastia et Ajaccio, mérite attention. La valeur moyenne annuelle en dioxydes d'azote fixée dans le Code de l'environnement et reprise dans le SRCAE est dépassée depuis 2010 sur Bastia. Sur Ajaccio, elle pourrait l'être dès 2014 selon QUALITAIR Corse. Sur Bastia, la situation nécessite la mise en place d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) qui imposera des actions de réduction d'émissions de polluants notamment dans les transports routiers et maritimes. Le PPA de la région bastiaise est prévu d'être finalisé et approuvé à la fin de l'année 2014.

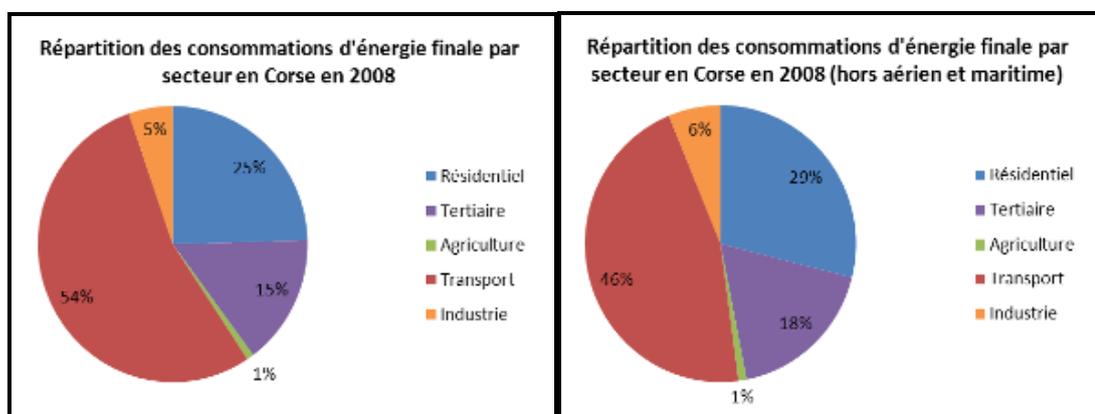


Figure 19-Répartition des consommations finales en Corse, avec et sans prise en compte de l'aérien et du maritime (Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)

- Par ailleurs, l'énergie consommée par les transports, exclusivement composée de sources fossiles, génère des émissions locales importantes de polluants atmosphériques (microparticules, ozone troposphérique, etc.) qui posent des problèmes en termes de santé publique.

Pour ces deux raisons, la réduction des consommations constitue une priorité incontournable.

<sup>8</sup> Les données chiffrées et les analyses présentées dans ce paragraphe sont principalement tirées du Schéma Régional Climat Air Energie réalisé en 2013.

## 2. BILAN DES CONSOMMATIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

### 2.1 Les transports représentent la moitié des consommations finales régionales

La consommation finale totale des transports en Corse est estimée à 315 ktep en 2008 (227 ktep hors transports aériens et maritimes), soit 54 % des consommations finales régionales.

Le bilan des consommations présenté en énergie finale tient compte des consommations des transports aériens et maritimes des résidents uniquement (les consommations d'énergie nécessaires aux touristes pour atteindre l'île sont considérées comme indirectes et ne sont pas imputées au territoire insulaire). Concernant le transport routier, le bilan inclut par contre les consommations des touristes.

Le graphique ci-dessous présente la répartition des consommations finales du transport en Corse par énergie. Les consommations de carburéacteur correspondent aux consommations du transport aérien imputées au bilan (part des résidents), et celles de fuel lourd aux consommations du secteur maritime comprises dans le bilan (part des résidents).

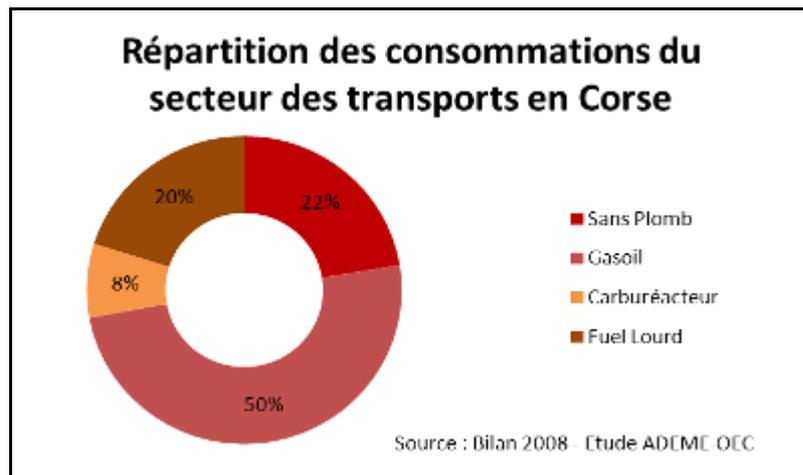


Figure 20-Répartition des consommations des transports par énergie (Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)

Unité : tep	Passagers	Marchandises	TOTAL
Aérien	24 500		24 500
Maritime	34 520	28 720	63 240
Routier	159 241	67 788	227 029
Ferroviaire	599		599
<b>TOTAL</b>	<b>247 580</b>	<b>67 788</b>	<b>315 368</b>

Tableau 5-Répartition des consommations énergétiques des transports en corse en 2008 (Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)

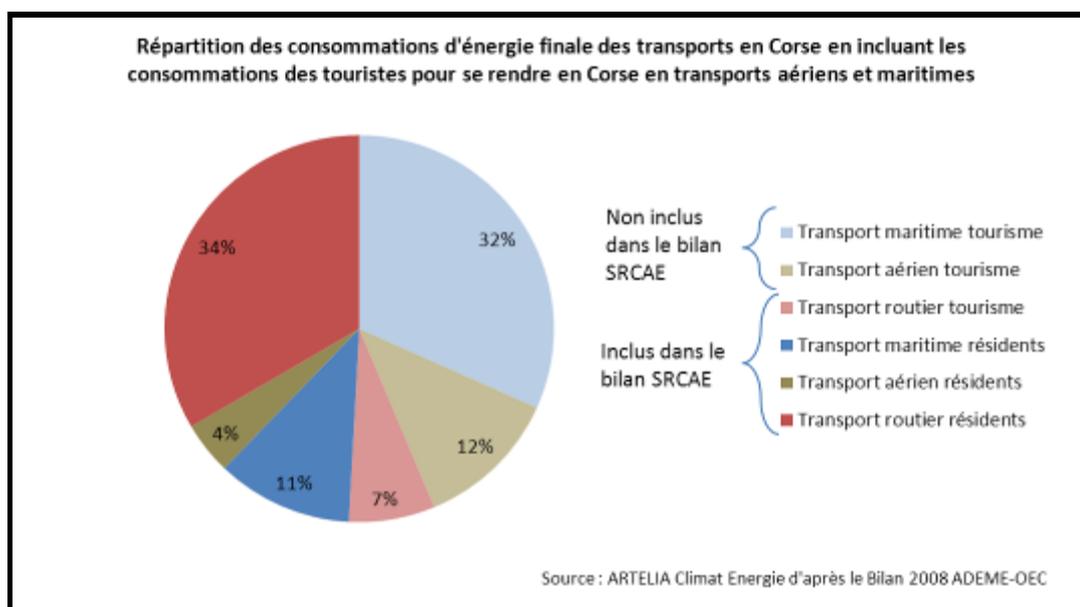
## 2.2 Le tourisme représente la moitié des consommations d'énergie du secteur

En incluant les consommations des touristes pour se rendre en Corse en avion ou en bateau, le bilan des consommations des transports atteint **558 ktep** :

kep	Bilan SRCAE	dont tourisme	Consommations des touristes non incluses dans le bilan SRCAE	TOTAL
Transport maritime	63		177	240
Transport aérien	24		67	91
Transport routier	227	40		227
<b>TOTAL</b>	<b>315</b>	<b>40</b>	<b>244</b>	<b>558</b>

**Tableau 6-Bilan des consommations des transports en incluant le tourisme**  
(Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)

Le graphique ci-dessous illustre ce bilan et met en évidence qu'en considérant un périmètre élargi (ensemble des transports intéressant la Corse), le **tourisme est à l'origine d'environ la moitié des consommations d'énergie du secteur**.



**Figure 21-répartition des consommations d'énergie finale des transports en incluant le tourisme**  
(Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)

## B. ENJEU ECONOMIQUE : LES FLUX DE L'ECONOMIE CORSE

L'économie corse est fortement tributaire de ses échanges avec l'extérieur. On peut à titre d'exemple, rappeler qu'elle importe 8 fois plus qu'elle n'exporte en tonnage, et que son PIB repose pour environ 13% ~~25%~~ sur le tourisme<sup>9</sup> – et donc sur sa capacité à attirer chaque année plusieurs millions de visiteurs extérieurs. En outre, flux de marchandises et fréquentation touristique sont étroitement corrélés.

L'enjeu économique contient une double dimension qui renvoie à la manière dont ces flux irriguent le territoire et facilitent – ou non – les échanges de l'île avec le reste du monde :

- En matière de déplacements de personnes, le SRIT doit s'interroger sur une amélioration des relations extérieures, notamment des modalités d'un accroissement des relations avec les grands aéroports européens. Il s'agit ici d'accroître en particulier le potentiel de clientèle touristique.

Par ailleurs, les déplacements de personnes en haute saison sont clairement dimensionnants des infrastructures de transports et des routes. La question posée ici renvoie au difficile équilibre entre la nécessité de répondre autant que faire se peut aux pointes de trafic sans sur-dimensionner outre mesure les infrastructures correspondantes.

- La question des flux de marchandises porte quant à elle principalement sur les points suivants :
  - La qualité des interconnexions des ports de commerce avec leur hinterland et pour les plus importants avec l'ensemble du territoire insulaire.
  - L'organisation et l'optimisation des chaînes logistiques (transport, stockage, distribution), notamment en direction des villes principales.

### 1. LE FRET MARITIME

Il s'agit du transport de fret issu – ou à destination – des ports de commerce. Il est constitué de trois composantes :

- le transport roulier (semi-remorques ou attelages transportés en navires rouliers mixtes ou en ferries) ; ce transport est essentiellement assuré avec le continent français, même si une partie intéresse également les relations avec l'Italie (via Bastia) et la Sardaigne (Bonifacio). Il représente environ 1,5 million de tonnes ;
- le transport traditionnel de vrac solide en cargo (ciment) (environ 150 000 tonnes) ;
- le transport d'hydrocarbures (environ 610 000 tonnes) ;

Ces trafics sont très déséquilibrés en tonnage. Le trafic roulier est à 85 % environ du transport d'importation. Quant aux transports en vrac liquide ou solide, ce sont uniquement des trafics d'importation.

Le trafic roulier de marchandises dépend en premier lieu du niveau de tourisme et du PIB corse. Son évolution à l'import dépend du niveau de consommation intérieure, et donc de la population résidente et séjournant en Corse.

---

<sup>9</sup> ATC, Observation et Stratégie Touristique, 2013.

Il est donc logique de noter un lien entre le tonnage reçu en Corse et le nombre de passagers (aérien plus maritime). Ce lien est pondéré par l'évolution générale du PIB de la Corse pris ici comme indicateur de richesse globale (ou de demande).

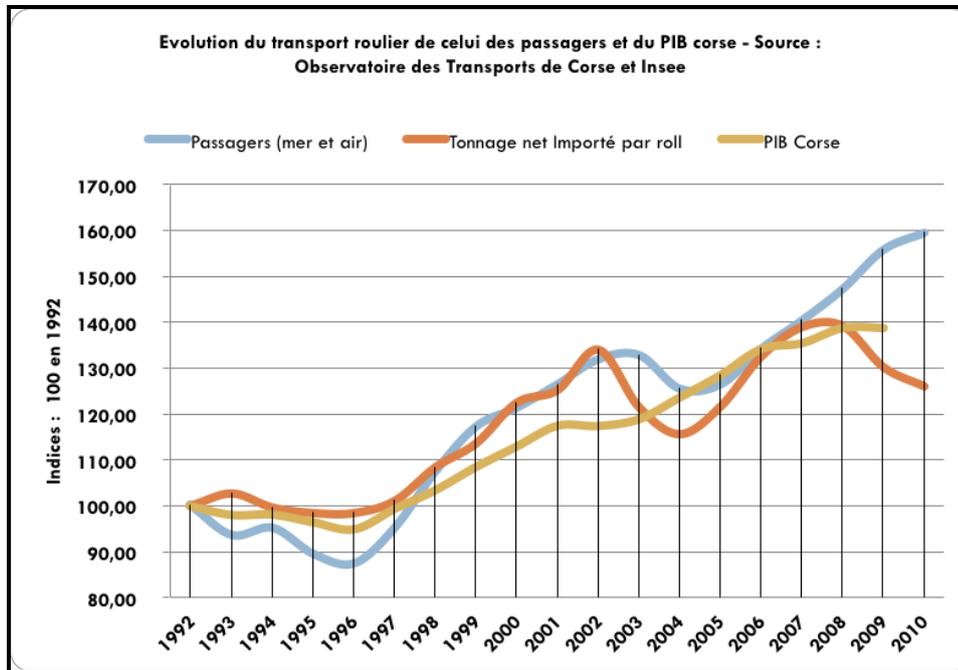


Figure 22-Evolution comparée du transport routier, du transport passagers et du PIB  
(Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

Il est à noter que la Corse importe chaque année environ 17 à 18 000 véhicules particuliers neufs dont la moitié est réexpédiée en fin de saison sur le continent. En effet, l'importance du marché de la location génère une saisonnalité atypique des immatriculations de véhicules neufs. L'évolution du parc au 1er janvier fait clairement ressortir l'importance des réexportations de véhicules. Le graphique ci-après illustre cette spécificité, avec des poids saisonniers très élevés de mars à juin en Corse par rapport à la moyenne nationale.

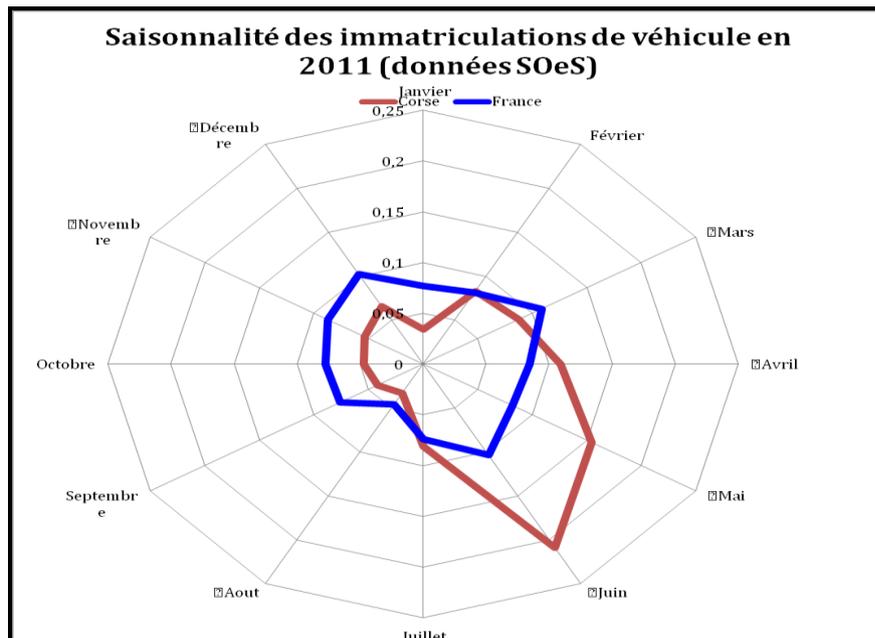


Figure 23-saisonnalité des immatriculations (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)

## 2. LES FLUX INTERNES DE L'ECONOMIE CORSE

Il s'agit des flux physiques générés par l'économie corse, liés d'une part aux productions situées en Corse (en particulier des productions primaires et de transformation des produits corses), d'autre part aux flux générés par les filières commerciales important des produits ou matières premières depuis le continent.

### 2.1 Flux identifiés entrants

Les flux transitant par voie essentiellement maritime sont traités soit en droiture (transport direct de ou vers le chargeur/destinataire), soit par l'intermédiaire d'un passage à quai (groupage/dégroupage). L'ensemble des hydrocarbures liquides destinés aux véhicules, une partie du gaz (GPL), la totalité des marchandises diverses en Ro-Ro ainsi que le ciment sont livrés par route.

Les flux identifiés représentent environ **2 millions de tonnes**. Parmi ceux-ci, on peut estimer que de l'ordre de **350 000 tonnes sont destinées à la grande et moyenne distribution non spécialisée (hyper, super)**. Les automobiles sont pour un tiers destinées à la location de véhicules, le reste transitant par les concessions automobiles et mandataires.

### 2.2 Flux identifiés sortants

Le volume global des flux sortant représente environ 230 000 tonnes de marchandises, **essentiellement des produits agricoles et agroalimentaires**.

Les automobiles « exportées » (10 000 environ) correspondent essentiellement aux véhicules réexpédiés par les loueurs.

### 2.3 Flux internes des productions insulaires

Les flux générés par la production insulaire peuvent être évalués à près de 2,5 millions de tonnes :

- **250 000 tonnes environ de produits agricoles** - y compris les bois et lièges : ces flux sont en grande partie à destination des ports de l'île.
- **2 200 000 tonnes de produits de carrière** : ces flux correspondent à des trajets courts. En effet, chaque bassin de l'île abrite un ou plusieurs sites de production, qu'il s'agisse de carrières, gravières, centrales à béton, etc.

Leur poids relatif dans le trafic total mesuré en tonnes.km tient principalement à l'importance des tonnages transportés.

- **190 000 tonnes environ de déchets vers les installations de traitement**. Ces flux qui portent sur des quantités significatives (environ 190.000 tonnes) transitent actuellement parfois sur de longues distances et uniquement par voie routière.

Ils font actuellement l'objet de l'élaboration du Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux (PPGDND).

Ces flux primaires ont la particularité de pouvoir générer plusieurs ruptures de charges et naturellement des transformations en dehors du site de production.

## **2.4 La circulation liée aux flux de marchandises**

Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, on peut ainsi estimer que la circulation routière liée au trafic maritime est de l'ordre de 86 millions de tonnes.km liées, dont 60 au titre du transport roulier.

Avec le transport intérieur, on atteint environ 370 millions de tonnes.km en Corse.

Sur la base de chiffres estimatifs puisque l'on ne dispose – au départ – que des flux entrant en tonnage, des flux produits en Corse (agriculture, carrières) et de comptages routiers partiels, on peut donc considérer comme plausible un ordre de grandeur de 400 millions de t.km.

A partir de ces éléments, la répartition des flux en tonnes.km peut être estimée à :

- 17% pour les transports liés au transport roulier,
- 77% pour les transports internes,
- 6% autres.

**A court et moyen terme, le transport routier devrait rester le moyen quasi-exclusif pour le transport de fret.**

**Il semble au stade actuel difficile d'imaginer sur le plan interne des développements significatifs du transport de fret par chemin de fer.** Des tentatives ont déjà été réalisées (transports de matériaux de construction...) et des développements dans le domaine des déchets ont aussi été imaginés. Les problèmes associés aux particularités du réseau ferroviaire (voies métriques, ouvrages d'art...), la faiblesse du marché intérieur, la situation géographique des sites d'exploitation (carrières, Centres d'Enfouissement Technique pour les déchets, ..) ainsi que la situation portuaire des principales agglomérations limitent pourtant de tels développements.

### 3. LES PORTS DE COMMERCE DE BASTIA ET AJACCIO

#### 3.1 Atouts et faiblesses

De par leurs positionnements géographiques (Ajaccio situé dans une baie ouverte vers l'Ouest, Bastia situé plus près du continent vers l'Est et le Nord) **les deux ports principaux de Corse ont adopté des stratégies de spécialisation (croisières sur Ajaccio et fret plutôt sur Bastia)** qui assurent des **rôles complémentaires** dans l'économie de la région.

Mais **cet équilibre est fragilisé par la saturation qui guette les deux ports**. Les deux ports d'Ajaccio et de Bastia ont accueilli en 2012, 77 % des trafics passagers entre la Corse et le continent et 84 % des trafics frets. **Leur situation en centre-ville dans des espaces contraints ne permet pas de réaliser sur place l'ensemble des aménagements** rendus nécessaires par les évolutions des trafics, des navires et des réglementations de l'exploitation. Les deux infrastructures sont déjà arrivées **à saturation lors des périodes de pointes**, et il est indispensable de prévoir des extensions ou de nouvelles infrastructures hors des centres villes.

##### *Le port de commerce d'Ajaccio*

Le port de commerce d'Ajaccio dispose de plusieurs atouts structurels notamment pour l'accueil des marchandises :

- Une localisation privilégiée au carrefour des routes est-ouest et nord-sud de la Méditerranée.
- Une situation avantageuse à l'abri des grandes intempéries.
- Une capacité d'accueil importante permettant l'accostage de navires allant jusqu'à 340 mètres de longueur.

Deux gares maritimes y sont en exploitation. La gare maritime principale accueille les passagers réguliers et croisiéristes. Une gare maritime annexe est dédiée au trafic fret et dont l'extension en cours de réalisation accueillera la gare routière de voyageurs.

Néanmoins, certaines faiblesses handicapent son exploitation et son développement :

- Une **interface ville-port inadaptée aux volumes traités** avec pour conséquence des embouteillages et un blocage des axes routiers lors des périodes de grande affluence
- Une **surface de terre-pleins insuffisante lors des pics de trafics estivaux**, ce qui contribue également à accroître la congestion du principal accès au centre-ville.

##### *Le port de commerce de Bastia*

Le port de commerce de Bastia est le premier port français de voyageurs en Méditerranée. C'est le principal lieu de transit des voyageurs et de marchandises avec la Corse. Implanté lui aussi en centre-ville, il arrive à saturation.

**La taille des terre-pleins est insuffisante.** Un projet d'extension du terre-plein nord-est a été programmé au PEI en décembre 2013 pour un montant de 11 M d'euros. Ce projet porte sur le remblaiement de 6200 m<sup>2</sup> du bassin portuaire et permettra de créer 37 places supplémentaires pour les remorques et les poids lourds.

Le port connaît de plus des **limitations techniques pour l'accostage des navires de plus de 175 mètres**, ce qui limite considérablement les possibilités de développement dans le domaine de la croisière. Les conditions météorologiques et de mer, souvent difficiles sur cette partie de l'île, associées à l'étroitesse de la passe d'entrée rendent en outre parfois délicates au plan de la sécurité les conditions d'accès au port.

## 3.2 Perspectives

**Face à ces difficultés, les collectivités développent des projets importants de relocalisation des activités portuaires tant à Ajaccio qu'à Bastia.**

Les activités de transport de marchandises (matières dangereuses, fret) d'Ajaccio seraient ainsi positionnées en entrée de ville, permettant aux transporteurs de se rendre directement sur leur point de livraison ou de stockage sans perte de temps, et en allégeant le trafic en centre-ville.

Un nouveau port de commerce à Bastia, baptisé *Grand Port de la Carbonite*, serait lui aussi positionné en entrée d'agglomération et doté, en plus d'une digue extérieure et de 3 darses pour l'accostage des cargos, de 7 postes à quai dont 3 pouvant accueillir des navires de 240 mètres quelles que soient les conditions météorologiques.

Ces opérations qui apparaissent comme les principales orientations structurantes dans le domaine des infrastructures de transport en Corse au cours des prochaines années comporteront notamment un volet routier significatif.

**La relocalisation des infrastructures portuaires concernées devra évidemment être accompagnée de la réalisation de nouveaux moyens d'accès, et de la mise à niveau de tronçons et d'ouvrages existants**, afin que les progrès visés au plan de l'accès routier soient atteints, le tout dans une cohérence avec le développement des transports en commun et de l'intermodalité.

Ces deux projets constituent donc de véritables projets urbains qui doivent modifier à la fois l'organisation et le fonctionnement des deux agglomérations.

## C. ENJEU DE MOBILITE INTERIEURE DES PERSONNES

### 1. LA FAIBLESSE DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en commun (TC), routiers ou ferroviaires, ne captent que 2 à 3 % du trafic total de voyageurs.

La faible part des TC pour les trajets intérieurs résulte à la fois d'une **offre ferroviaire réduite**, d'un système de **transport en commun urbain peu adapté à la demande**, d'une **offre interurbaine insuffisamment structurée** (hors transports scolaires) et souvent mal adaptée à la réalité socio-démographique des territoires non urbains.

Dans ce contexte, l'effort des collectivités, fortement accompagné par le Programme Exceptionnel d'Investissements (PEI), a d'abord porté ces dernières années sur l'amélioration du réseau routier pour diminuer les temps de trajet interurbain que le relief tourmenté, les conditions hivernales ou la congestion estivale rallongent de manière très importante, et sur la sécurisation du réseau.

### 2. LA MOBILITE ROUTIERE

#### 2.1 Situation dans les agglomérations d'Ajaccio et de Bastia

Distantes de 150 km par la route, les deux principales villes de Corse, Ajaccio et Bastia, dont les agglomérations représentent près de la moitié de la population insulaire, ne sont reliées que par la route et le train. Le temps de trajet est de 2 h 45 de trajet en voiture et 3 h 30 en train.

Par ailleurs, **les deux agglomérations connaissent d'importantes difficultés de circulation**. Tant à Bastia qu'à Ajaccio, la congestion des voies de circulation est aggravée par la situation des infrastructures portuaires en pleine ville. Ainsi, **la moitié des résidents corses empruntent chaque jour l'axe « entrée sud de Bastia » et « l'entrée est d'Ajaccio »**. **Le traitement de ces axes constitue donc une priorité**. Les voies de pénétration y sont fréquemment saturées, les transports en commun trop peu utilisés et les transports doux peu développés.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération ajaccienne élaboré en 2006 inclut un **projet de TCSP** (Transport en Commun en Site Propre) terrestre ainsi qu'une **navette maritime** en traversée du golfe d'Ajaccio. Un projet de PDU est aussi en cours au sein de la communauté d'agglomération de Bastia.

**Plus récemment, les politiques de transport menées par les différentes collectivités, traduites en schémas directeurs et en plans de transport urbains, se sont réorientées vers de nouvelles priorités** : traitement de la congestion des entrées d'agglomération, réorganisation de l'offre de bus en agglomération, développement de l'intermodalité (fer-bus, cars-bus) favorisée par une politique tarifaire intégrée très incitative en faveur des TC.

**Ces politiques relatives aux transports en commun ont contribué à modifier la perception de ceux-ci et se sont traduites par une augmentation de fréquentation significative** (augmentation de 28 % de fréquentation des bus de la CAPA entre juillet 2011 et juillet 2012 et augmentation de 250 % de la fréquentation des navettes ferroviaires périurbaines d'Ajaccio). Ces données mettent en évidence **les potentialités des transports en commun dès l'instant où le service offert répond une attente actualisée**. Cependant, la part des TC reste encore beaucoup trop faible, le report modal ne compensant pas l'évolution du trafic routier, et **les publics utilisant les transports collectifs restent majoritairement des publics captifs non-motorisés** (collégiens, personnes âgées, etc.).

## 2.2 Une planification stratégique à moyen et long termes

La mise en œuvre du schéma routier doit répondre à plusieurs enjeux majeurs :

- **Un enjeu environnemental**

Les aménagements prévus devront avoir une **empreinte écologique et paysagère limitée**. Cela renvoie au développement de services réduisant le recours à la voiture (transports collectifs, modes non motorisés, autopartage, covoiturage) et de nouvelles motorisations moins émissives. Il s'agit aussi de réduire l'impact paysager des infrastructures routières.

- **Un enjeu lié à l'inter-modalité**

Le schéma routier devra **s'intégrer dans un plan de déplacement régional intégrant les différents modes de transport, et notamment le transport ferroviaire**. Cependant, ces ambitions intermodales se heurtent à plusieurs contraintes de nature technique, financière, foncière, environnementale, et la consolidation des objectifs nécessite de mieux connaître les déterminants des déplacements (l'absence actuelle d'enquêtes ménages-déplacements en Corse apparaît à cet égard particulièrement dommageable) pour fonder les choix définitifs d'aménagement et d'investissement : choix du type de TCSP pour Ajaccio, du matériel roulant dédié à la desserte ferroviaire périurbaine, décision d'extension du réseau lourd en Plaine orientale...

- **Un enjeu d'aménagement**

**La planification spatiale et les choix d'aménagement du territoire à différentes échelles seront déterminants** pour modifier sensiblement les parts respectives des différents modes de transport, y compris des modes doux qui restent insuffisamment pris en compte, et limiter le recours à la voiture individuelle.

### 3. LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Outre sa participation à l'économie et au patrimoine de l'île, le train permet d'offrir une alternative à l'usage de la voiture pour les déplacements des étudiants, des salariés et des touristes. Sa modernisation et sa sécurisation doivent être poursuivies. Le réseau ferroviaire a, comme évoqué plus haut, un rôle très important à jouer dans le désengorgement des entrées de villes d'Ajaccio et de Bastia.

L'Assemblée de Corse a adopté en juillet 2012 un schéma directeur des investissements sur le réseau ferré qui répond aux trois grandes orientations suivantes :

- mettre en place un système de transport ferroviaire performant respectant les spécificités locales ;
- faciliter l'usage des transports collectifs ;
- affirmer le rôle et l'ambition de la CTC dans une démarche partenariale ;

L'Assemblée de Corse a fixé un objectif d'augmenter à court terme l'offre kilométrique à environ un million de trains.kilomètres.

Les objectifs à moyen terme de la CTC sont de revenir à un temps de parcours entre Ajaccio et Bastia d'un peu moins de 3 heures (soit un gain de temps d'un tiers par rapport à 2004) et de doubler l'offre et de faciliter l'accès au train pour en faire une véritable alternative à la voiture.

Toutefois, l'absence d'une Commande Centralisée pour Voie Unique (CCVU) sur le réseau, sauf sur la section Bastia-Casamozza, a une triple conséquence : l'impossible augmentation des fréquences, des temps de parcours allongés en raison des temps de croisement et de franchissement des arrêts en dernier lieu une fiabilité et sécurité non optimale en l'absence de supervision globale du trafic.

Le problème de l'augmentation des fréquences se pose en particulier sur les sections situées d'une part entre Calvi et Ile-Rousse et d'autre part entre Ajaccio et Mezzana, alors même que le niveau de service reste en deçà des objectifs de la convention de délégation de service public avec la SAEML Chemins de fer de la Corse<sup>10</sup> et que le matériel roulant est disponible pour pouvoir augmenter l'offre sur ces deux sections périurbaines.

---

<sup>10</sup> La Société d'Economie Mixte Locale Chemins de Fer de la Corse (SAEML CFC) s'est constituée en novembre 2011. Elle associe la Collectivité Territoriale de Corse (55 %), le Département de la Haute-Corse (5 %), le Département de la Corse-du-Sud (5 %), la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (5 %), la Communauté d'Agglomération de Bastia (5 %), SNCF Participations (15 %), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse (5%) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse du Sud (5 %).

Dans le cadre d'une délégation de service public d'une durée de 10 ans, l'exploitation du réseau et la gestion du domaine ferroviaire ont été confiées à la SAEML-CFC, par délibération de l'Assemblée de Corse en date du 23 décembre 2011, jusqu'au 31 décembre 2021.

## D. ENJEU DE PILOTAGE

### 1. LE MANQUE DE CONNAISSANCE DE LA MOBILITE INTERIEURE

L'insularité permet d'avoir une bonne connaissance de la mobilité extérieure de la Corse, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises. A l'inverse, le constat peut être fait que **les données relatives à la mobilité intérieure corse sont faibles ou inexistantes**. De façon générale, seules sont disponibles des données quantitatives, alors qu'on ne dispose pas de données relatives aux déterminants de la mobilité, **ce qui ne permet pas de construire une véritable analyse de la mobilité intérieure**.

Concernant la mobilité intérieure des personnes, l'INSEE produit des données recueillies à l'occasion des recensements sur la mobilité domicile-travail, mais celles-ci **ne peuvent pallier l'absence d'enquête ménages-déplacements**.

Concernant les comptages routiers, ceux-ci sont d'une qualité très inégale. Si le réseau des routes territoriales géré par la CTC demeure bien suivi grâce aux stations de type Siredo, les comptages départementaux sont **de qualité très inégale et irréguliers**.

Les données relatives aux transports collectifs routiers, réguliers ou scolaires, sont très **parcellaires, et insuffisantes** pour mener une analyse de la mobilité des ménages corses. Des enquêtes origine-destination sont réalisées sur quelques réseaux de transports publics, mais **sans suivi véritable**.

Il n'y a pas de données fiables sur le transport de fret, et a fortiori pour le fret en milieu urbain. Par ailleurs, les données de livraison de carburant, de parc automobile ou d'immatriculation de véhicules, sont généralement analysées de manière épisodique et très globale.

Enfin, les données issues des enquêtes lourdes sur le tourisme, menées par l'ATC, si elles permettent de compléter partiellement la vision de la mobilité des visiteurs, ne sont que **rarement exploitées à cet effet**. Par ailleurs, ces enquêtes initiées en 2007 ont été interrompues en 2010. Remplacées par des enquêtes portant sur le bilan de saison auprès des professionnels du tourisme, elles ne produisent plus d'informations sur la mobilité intérieure des visiteurs.

Les Chambres de Commerce produisent par l'entremise des ports et aéroports concédés une masse considérable d'informations statistiques. Or, les données publiées le sont généralement – quand elles le sont – sous forme de rapports ou de documents statistiques annuels – plus rarement mensuels – **disponibles parfois avec retard**. Au surplus, la typologie des données – parfois même leur définition -, leur organisation, et surtout leur faible facilité d'utilisation, rendent leur **utilisation difficile**.

Il apparaît donc nécessaire de prévoir :

- la constitution d'un système de recueil, de traitement et de diffusion des informations sur les transports ;
- le développement d'un programme d'actions visant à approfondir la connaissance de la mobilité en Corse (personnes et marchandises), dont les résultats alimenteraient un système global d'information.

## 2. LA COORDINATION DES ACTEURS DU TRANSPORT

Cet enjeu renvoie à la nécessité d'une amélioration de la coordination des acteurs institutionnels des transports, du fait de périmètres de transports et de compétences qui ne coïncident pas toujours.

**La répartition des compétences pour l'organisation des services de transports publics de personnes est précisée dans le Code des Transports :**

- **L'organisation d'un service de transports sur un périmètre de transports urbains (PTU) relève d'une autorité organisatrice des transports urbains (AOTU).** En Corse, deux AOTU exercent ces missions. Il s'agit de la **CAPA** (Communauté d'agglomération du pays ajaccien) et de la **CAB** (Communauté d'agglomération de Bastia). Les PTU ainsi définis correspondent au territoire des deux communautés d'agglomération.
- **Par ailleurs, la CTC est en charge de l'organisation des services ferroviaires de voyageurs.**
- **Enfin, les deux départements de la Haute-Corse et de la Corse-du-Sud sont en charge de l'organisation des transports routiers non-urbains de personnes qu'ils soient réguliers ou à la demande.** La non-coïncidence fréquente entre périmètre de transport et compétences administratives peuvent mettre parfois en situation juridique délicate certains opérateurs.

**La définition d'une politique cohérente et efficace des transports impose dans la plupart des cas l'intervention de plusieurs AOT et nécessite donc une coopération de celles-ci.**

Concernant plus particulièrement les transports interdépartementaux de voyageurs, il existe aujourd'hui plusieurs liaisons entre les 2 départements par des entreprises de transport public routier sans convention avec une AOT. Or les services publics réguliers et à la demande doivent obligatoirement faire l'objet d'un **conventionnement avec une autorité organisatrice de transport** (cf. article L3111-1 et suivants du Code des transports). Si, aux termes de la LOTI<sup>11</sup>, la région est compétente pour organiser les services routiers réguliers dont le trajet dépasse le cadre d'un seul département, ce n'est pas le cas pour la CTC. L'article L4424-16 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que "par convention avec les départements, la Collectivité Territoriale de Corse charge ces derniers de l'organisation des liaisons interdépartementales prévues par les dispositions relatives aux services collectifs de transport du plan d'aménagement et de développement durable". Il n'existe pas aujourd'hui de convention de ce type.

L'enjeu est d'instituer une **meilleure coordination des différents échelons territoriaux**, qui porte sur les infrastructures (voirie et réservation d'espace) et l'exploitation des réseaux **pour permettre un développement du service continu et cohérent.**

Cette coordination est aussi une condition pour la **mise en place effective de l'intermodalité** (usage de différents modes de transports) **et de l'interopérabilité** (usage d'un seul titre de transport).

Enfin, cette coordination constitue une condition pour assurer dans les faits une meilleure cohérence des politiques urbaines d'aménagement et de transport, qui permette notamment une **planification mieux articulée entre projets de voiries et projets de construction.**

<sup>11</sup> LOTI : Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs

### 3. LA COORDINATION DES POLITIQUES D'URBANISME ET DE TRANSPORT

Le desserrement du tissu urbain est principalement lié à la diffusion sur des espaces de plus en plus vastes de logements et d'activités. Le développement de la mobilité automobile – portant à la fois sur la qualité des infrastructures et les performances des véhicules – a permis progressivement un allongement des distances sans augmenter les temps moyens consacrés aux déplacements et a ainsi rendu accessibles au quotidien des espaces fonciers qui ne l'étaient pas jusque-là.

A son tour, le desserrement du tissu urbain – et la spécialisation des fonctions urbaines qui l'accompagne – renforce l'intérêt pour les déplacements en voiture.

Ce double phénomène d'extension spatiale et de spécialisation pousse à la fragmentation du tissu urbain et à son morcellement. Extension et morcellement poussent à leur tour au renforcement de l'usage de l'automobile.

Dans le même temps, **les infrastructures routières destinées à faciliter la circulation automobile contribuent à leur tour à fractionner ce territoire.**

**Celles-ci sont souvent difficilement accessibles - voire inaccessibles - aux autres modes de déplacements non mécanisés** (en particulier aux piétons), et elles réduisent l'accessibilité des espaces urbains qu'elles fragmentent et séparent les uns des autres pour les usagers non motorisés.

On peut ainsi parler d'effet de club, où **avec le développement du nombre de véhicules en circulation, l'espace urbain se caractérise par une accessibilité croissante pour les automobilistes et d'une détérioration de l'accessibilité pour les non-automobilistes**<sup>12</sup>.

*Tableau 7- Exemples d'effets de coupures urbaines par les infrastructures automobiles en Corse*

**1- Effet de coupure du territoire urbain : illustration d'une infrastructure avant tout conçue pour la circulation automobile, et clairement dissuasive pour les autres usagers, piétons ou vélos**



*Crédit photo : P. Istria*

<sup>12</sup>DUPUY G., 2006, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française

**2- Effet de coupure lié à la non-continuité des cheminements piétons qui incite de plus les automobilistes à les utiliser pour stationner**



**3- Des portions interdites de fait aux piétons (voire aux autres usagers non motorisés)**



**4- Un stationnement autorisé de voitures qui empêche un cheminement normal des piétons et les oblige à descendre sur la chaussée**



L'objectif de réduction de la circulation automobile implique une **coordination des politiques d'aménagement et de transports permettant d'envisager des évolutions positives** dans plusieurs directions :

- **la localisation préférentielle des équipements à proximité des réseaux de transports en commun**, en particulier ceux susceptibles d'être des générateurs de trafics importants ;
- **une gestion de l'offre de stationnement** afin de réduire progressivement l'attractivité de l'automobile comme mode de déplacement urbain ;
- **la planification d'une trame viaire préalable**ment à toute autorisation de construction lors d'opérations d'aménagement ;
- **la réalisation de voies de circulation urbaines et périurbaines non exclusivement dédiées aux automobiles** mais accessibles aux autres usagers, qu'il s'agisse de création de nouvelles voies ou de mise à niveau de voies existantes.

### **III. Troisième Partie**

# **LES PRIORITES FIXEES PAR LE PADD**

# A. PRIORITES POUR LES TRANSPORTS EXTERIEURS

Du constat réalisé dans le cadre de l'état des lieux découlent quatre orientations principales :

## 1. LE RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS DE DIMENSION REGIONALE

Le réseau actuel d'équipements portuaires et aéroportuaires est considéré dans une **perspective de complémentarité et de spécialisation à l'exception de ceux des aires urbaines d'Ajaccio et Bastia.**

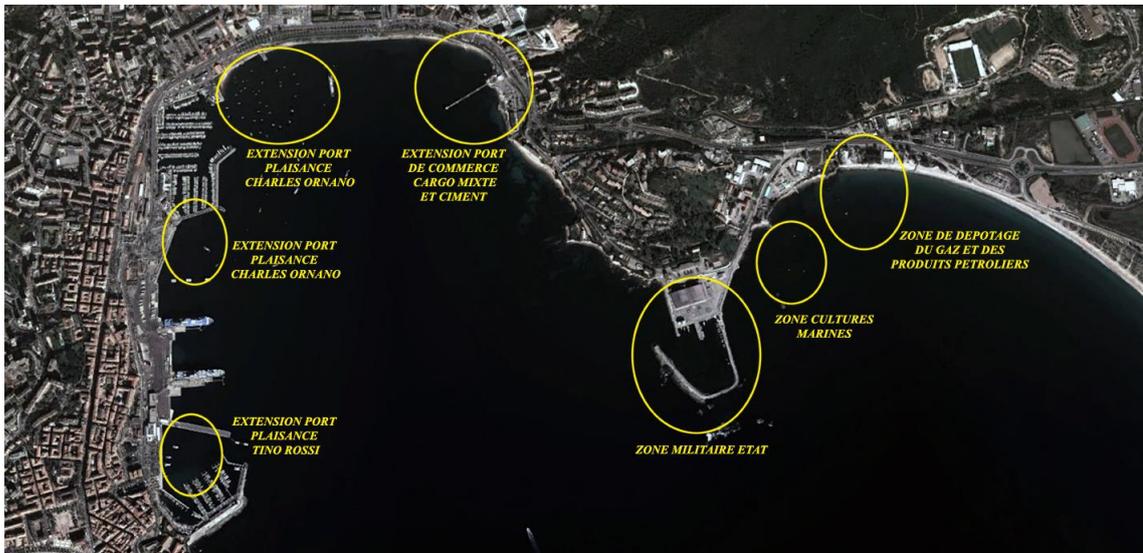
Il s'agit ici de **permettre aux équipements de dimension régionale d'amplifier leur rayonnement et de conforter leur rôle structurant.** Cette orientation se décline en deux axes.

### 1.1 Développement des deux ports principaux de l'île

Les infrastructures portuaires de Bastia et Ajaccio doivent être confortées dans la mesure où leur aire d'influence est régionale. Elles apparaissent d'ores et déjà comme faisant partie des espaces mutables à enjeux urbain ou économiques que le PADDUC localise. Le SRIT précise un programme d'infrastructures adaptées à une circulation optimisée des personnes et des marchandises.

La situation de ces deux infrastructures en centre-ville dans des espaces contraints ne permet pas de réaliser sur place l'ensemble des aménagements rendus nécessaires par les évolutions des trafics, des navires et des réglementations de l'exploitation. **Les deux infrastructures sont déjà arrivées à saturation lors des périodes de pointes, et il est indispensable de prévoir des extensions ou de nouvelles infrastructures hors des centresvilles.**

#### *Aménagements du port d'Ajaccio*



Carte 2-Les aménagements du port d'Ajaccio

Le schéma directeur du port d'Ajaccio, adopté par l'Assemblée de Corse le 21 janvier 2010 a pour objectif un fonctionnement plus harmonieux et plus respectueux des activités urbaines et portuaires avec :

- une **sécurité accrue** grâce au déplacement des dépotages énergétiques (« pétrole » et gaz) hors du centre urbain, ces activités de dépotage entraînant de surcroît un mitage de la baie d' Ajaccio ;

- un **désengorgement de la circulation** en centre-ville par la suppression du transit quotidien des poids lourds entrant ou sortant du port,
- une **évolution significative des capacités du port**, de son exploitation et de la sécurité.

Il définit les deux aménagements principaux suivants :

- le transfert des dépotages de « pétrole » et de gaz sur le site du Ricanto, à l'entrée est d'Ajaccio;
- la réalisation d'un terminal fret sur le site de Saint Joseph pour accueillir les cargos mixtes.

Par ailleurs, des extensions des installations de plaisance de Tino Rossi et de Charles Ornano sont envisagées.

### **Aménagements du port de Bastia**

**Le port de Bastia, principal port de commerce de l'île, n'est plus adapté aux trafics actuels en raison de l'exiguïté de ses emprises et de son impossibilité à accueillir les navires de dernières générations en raison de leur taille. Il ne dispose plus de marge de manœuvre pour améliorer ses conditions d'exploitation, ne peut répondre aux exigences de sécurité, et ne peut accueillir les navires de croisières.**

A l'issue d'un grand débat public organisé en 2007, où les différentes options d'aménagement ont été largement débattues, le site de la Carbonite a été retenu comme la seule alternative sur les plans techniques, économiques, urbanistiques et opérationnels. L'Assemblée de Corse a, lors de sa séance des 26 et 27 septembre 2007, conclu que le projet de construction d'un nouveau port à Bastia était un projet d'intérêt public majeur et a décidé de poursuivre les études de développement sur le site de la Carbonite.



**Carte 3 - Les aménagements du port de Bastia**

Le projet étudié et intégré dans le projet de SRIT prévoit à terme :

- de 7 à 9 postes à quais pour les navires de ligne régulière (cargos mixtes et ferries) et pour les navires cimentiers, dont certains susceptibles d'accueillir également de grands navires de croisières ;
- des terre-pleins d'une superficie d'environ 15 ha
- une voie de desserte en partie nouvelle permettant de renvoyer le trafic induit par le port au Sud de Furiani jusqu'à la RN 193 à 2X2 voies

La requalification des infrastructures actuelles devra être organisée à la suite d'une étude de complémentarité avec le nouveau port notamment pour l'accueil de la croisière de luxe et de la grande plaisance.

## **1.2 Aménagements aéroportuaires**

Il s'agit d'aménagements spécifiques permettant aux quatre aéroports de l'île de répondre aux développements des activités et des trafics aériens. Ces aménagements consistent principalement en **travaux de renforcement et de mise aux normes des aires de manœuvre (pistes, taxiways et parkings avions)**.

## 2. LE MAINTIEN DE L'ACQUIS PORTUAIRE ET AEROPORTUAIRE

Il s'agit d'assurer l'adéquation permanente des ports et des aéroports aux évolutions techniques, urbaines et environnementales.

Concernant les ports, l'évolution de leur vulnérabilité aux phénomènes climatiques conduit à définir et à mettre en œuvre les aménagements nécessaires au **renforcement des ouvrages de protection maritime**.

Par ailleurs, la réduction des émissions carbonées en lien avec l'activité portuaire et aéroportuaire devient impérative. Les actions envisagées porteront notamment sur :

- l'étude de la **structuration de zones logistiques et d'activité** au plus près possible des infrastructures accueillant un trafic marchandises et/ou passagers
- **l'amélioration des conditions d'accès de ces sites en transports en commun**
- la réalisation des **aménagements favorisant les modes de transports peu émissifs** en polluants et gaz à effet de serre.

## 3. LA RECHERCHE D'UNE COMPLEMENTARITE ENTRE EQUIPEMENTS

### 3.1 Complémentarité entre les ports

La complémentarité recherchée doit permettre d'aboutir à une forme de spécialisation de certaines des activités **des ports secondaires**. Tel est notamment le cas des ports de **Calvi (spécialisation plaisance)** et de **l'île-Rousse (spécialisation commerce)** ou des ports de **Porto-Vecchio et Propriano (complémentaires pour la desserte de l'extrême sud depuis le continent)**.

Quatre orientations peuvent ici être définies :

- la poursuite de l'adaptation au trafic des ports de Porto-Vecchio et Propriano avec les continents français et italien et avec la Sardaigne ;
- l'optimisation de l'accueil de navires de croisière dans ces deux ports en favorisant des partenariats avec les ports d'Ajaccio et de Bastia ;
- la confirmation du port de Bonifacio comme principal port de proximité avec la Sardaigne, en privilégiant surtout l'activité passager ;
- le renforcement des complémentarités existantes entre les deux ports de Balagne, Calvi (trafic passager) et Île-Rousse (fret), dont les trafics ont vocation à augmenter.

### 3.2 Complémentarité entre aéroports

S'agissant des aéroports, afin d'améliorer la complémentarité des infrastructures, les aménagements spécifiques suivants sont envisagés dans le cadre du SRIT pour répondre aux développements des activités et des trafics aériens:

- aéroports d'Ajaccio et de Bastia : **extension des parkings avions ;**
- aéroport de Calvi : **extension du pole aviation d'affaire/aviation générale ;**
- aéroport de Figari : **extension des parkings aviation commerciale et aviation d'affaire, et création d'une seconde bretelle d'accès au parking.**

#### **4. AFFIRMER LE ROLE DE LA CORSE DANS LE RESEAU DES PORTS ET AEROPORTS MEDITERRANEENS ET EUROPEENS**

Le projet de développement économique a retenu la diversification de l'offre touristique et l'élargissement du bassin de clientèle. La traduction de cette orientation en matière d'infrastructures et de services maritimes et aériens se décline en cinq actions :

- **Favoriser la création de nouvelles lignes aériennes** (hors service public) afin d'élargir le bassin de clientèle touristique notamment à Figari et Calvi ;
- **étendre la présence des vols low-cost à l'inter-saison et favoriser l'émergence de lignes régulières vers des hubs internationaux** (Bologne) ;
- **Améliorer la qualité des infrastructures d'accueil de la clientèle d'affaire** en tenant compte du retour d'expérience de l'aéroport de Figari ;
- **Structurer les interconnexions** possibles au sein de l'espace méditerranéen, en premier lieu l'ensemble du bassin occidental ;
- **Créer une identité « croisière »** spécifique et reconnue en Méditerranée pour les trois segments de marché (grande croisière, croisière de luxe, grande plaisance).

## B. PRIORITES POUR LES TRANSPORTS INTERIEURS

Les orientations prioritaires portent d'une part sur les infrastructures, d'autre part sur l'organisation et les services de transports, avec l'adaptation ou l'amélioration de services existants et la mise en œuvre de nouveaux services. Ces deux dimensions concernent le transport routier ainsi que le chemin de fer.

### 1. LA MOBILITE ENTRE LES DIFFERENTS POLES DE L'ARMATURE URBAINE

Il s'agit de permettre une mobilité réelle des personnes entre les différents pôles de l'armature urbaine et au sein des bassins de vie en favorisant au maximum le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo, qu'il s'agisse des modes doux (marche à pied, vélo) ou des modes collectifs routiers ou ferroviaires.

#### 1.1 Des pôles supérieurs aux pôles secondaires et intermédiaires

Elle peut être assurée à partir de **transports en commun ferroviaires et/ou routiers**.

Cela suppose que **les liaisons entre les principaux pôles urbains de l'île** (les deux agglomérations et les pôles secondaires et intermédiaires) **soient renforcées par des lignes régulières proposant un service mieux adapté** (horaires, fréquences) aux besoins des populations et mieux articulé avec les autres modes de transports (avion, bateau, train).

#### 1.2 Au sein des bassins de vie

Il s'agit ici de **conforter les liaisons régulières et mutualiser les moyens**.

Une attention particulière doit être portée à l'organisation des transports entre les pôles secondaires et/ou intermédiaires au sein des bassins de vie.

La qualité de ces liaisons, adaptée aux besoins démographiques (horaire, fréquence...), conditionne en effet la cohérence d'une politique visant à une réelle complémentarité entre logements, services et équipements au sein de ces bassins.

Il est important que la population bénéficie aisément de services mis en place par les différentes collectivités autorités organisatrices de transports.

**Trois axes d'amélioration de la qualité de la desserte interurbaine en transports collectifs sont retenus :**

- la mise en place, au sein de chaque territoire de vie, d'un **titre unique de transport** quel que soit le service utilisé ;
- **l'optimisation des lignes régulières en place (horaire, fréquence, information, communication) ;**
- **l'utilisation mutualisée des lignes de transports scolaires pour le transport de voyageurs**. Cette dernière proposition implique une concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes (éducation nationale, parents d'élèves...).

## **2. TRANSPORT ROUTIER**

Comme rappelé dans l'état des lieux, le sous-équipement induit d'une part un engorgement des entrées d'agglomérations et, d'autre part, un enclavement du milieu rural.

Le PADDUC dont l'objectif est notamment de favoriser un rééquilibrage territorial a pour principales orientations en matière d'infrastructures routières de répondre à ces deux conséquences majeures liées au sous-équipement.

### **2.1 Les orientations relatives aux infrastructures routières territoriales**

Le projet de SRIT retient les orientations figurant au schéma directeur des routes territoriales adopté par l'Assemblée de Corse en juin 2011.

Déjà en septembre 1993, parmi les grandes orientations du plan de développement de la Corse, figure en toute première place l'aménagement d'un réseau routier territorial moderne, intégré à l'environnement et prenant en compte les contraintes et les atouts de l'économie insulaire. C'est un schéma réactualisé qui a été adopté dans des conditions de réalisation d'opérations à dix ans.

Trois priorités sur le long terme sont retenues :

- le désengorgement des entrées/sorties des agglomérations ajaccienne et bastiaise ;
- les opérations ponctuelles de sécurisation sur les axes accidentogènes ;
- les aménagements de traverses : réflexion à mener avec les communes et les départements pour résoudre des difficultés de trafic estival.

### **2.2 Les orientations relatives aux infrastructures routières départementales**

Les départements ont engagé depuis plusieurs années un programme d'amélioration de leurs réseaux routiers avec le soutien du PEI ou de la Collectivité Territoriale de Corse. La poursuite de la modernisation des réseaux départementaux est nécessaire pour la mise en œuvre du projet de société et du projet d'aménagement et de développement durable de la Corse. Les investissements sur les infrastructures départementales doivent permettre de répondre aux enjeux identifiés que sont la complémentarité des pôles intermédiaires à l'échelle du bassin de vie et le développement des pôles de proximité, en réduisant les temps d'accès aux équipements supérieurs (maternité, hôpital...) largement supérieurs à la moyenne nationale.

Pour ce faire, le projet de SRIT retient les cinq priorités suivantes :

- le désengorgement des routes départementales d'accès aux agglomérations ;
- des déviations de villes ou de villages. Le financement d'études est ainsi programmé au titre du PEI (cas de la déviation de Saint Florent en 2013) ;
- les aménagements des RD permettant de faciliter les déplacements entre les pôles intermédiaires au sein d'un même bassin de vie ;
- les opérations ponctuelles de mise en sécurité des RD desservant plusieurs pôles de proximité ;
- les opérations ponctuelles de mise en sécurité des voies d'accès aux activités productives prioritaires.

## 2.3 Le désengorgement des deux grandes agglomérations

### *Priorités en matière d'infrastructures*

La réalisation d'infrastructures routières destinées à désengorger la périphérie des principales agglomérations doit être pensée dans l'optique de ne pas en faire de nouveaux vecteurs de périurbanisation. L'on sait en effet que l'amélioration du réseau routier autour des villes a été en France un moteur fondamental de l'étalement et de l'éparpillement urbain depuis les années 1960. En raccourcissant les temps de parcours, les voiries à grand gabarit sont une incitation à l'éloignement entre lieux de résidence et emplois.

- **Les nouvelles voiries périurbaines devront viser davantage l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses.**
- **De plus, elles devront systématiquement inclure des voies de circulation dédiées aux autres modes de déplacement, qu'il s'agisse des transports collectifs ou des modes doux.**

Les solutions structurelles pour modifier les conditions de mobilité relèvent avant tout de l'urbanisme, et supposent une connaissance approfondie de la dynamique urbaine. La question de l'organisation urbaine et de l'évolution de l'aménagement de l'espace sera sans doute l'un des éléments posé comme structurant à moyen et surtout long termes.

### *Priorités en matière d'organisation*

Du fait des migrations alternantes et de la densité de la population, le milieu urbain requiert des politiques spécifiques pour préserver le cadre de vie et, en conséquence, diminuer les émissions de polluants et gaz à effet de serre. En zone urbaine dense, le développement de systèmes de transports collectifs performants doit être amplifié et étendu aux dessertes périurbaines. Cet impératif est renforcé par le fait que ce mode de transport est la condition d'un développement de modes de déplacements alternatifs : vélo, marche à pied, autopartage, etc.

Cette orientation implique de **favoriser des politiques locales d'accompagnement volontaristes, portant sur le partage de la voirie et la régulation du stationnement de surface ainsi que sur le développement de centres de gestion de marchandises dans les hypercentres ou les secteurs urbains denses ou historiques.**

### *Lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social*

Le contrôle pour lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social dans le transport routier est une priorité du gouvernement. C'est aussi un enjeu en matière de sécurité routière.

Pour cela, les agents en charge du contrôle des transports terrestres doivent pouvoir exercer leurs missions dans des conditions satisfaisantes sur des zones adaptées et sécurisées, ce qui n'est pas toujours le cas en Corse. Il s'avère notamment très difficile, voire bientôt impossible, de contrôler les véhicules en sortie et entrée de Bastia, alors qu'il s'agit du secteur où les flux de transport de fret sont les plus importants.

**Il conviendrait d'intégrer la création d'une aire de contrôle dans le cadre des aménagements routiers prévus en sortie de Bastia pour fluidifier la circulation.**

## **2.4 Meilleure accessibilité des bassins de vie ruraux et désenclavement du rural**

### ***Priorités en matière d'infrastructures***

Le système routier corse s'appuie sur un maillage principal de bonne qualité qui permet la liaison entre les pôles supérieurs et les pôles secondaires et intermédiaires et un maillage secondaire qui dessert les pôles intermédiaires et les pôles de proximité mais aussi les grands itinéraires touristiques, les routes côtières et les pénétrantes qui desservent l'intérieur. Dans le diagnostic, l'aspect de l'accessibilité (distance-temps) des bassins de vie ruraux vers les services supérieurs (maternité, hôpital, université...) a été étudié. Si l'écart est assez peu marqué pour les pôles de vie urbains (Borgo) et péri-urbain (SaintFlorent, Penta-di-Casinca & Grosseto), à 30 minutes, les temps d'accès mesurés dans les pôles de vie ruraux, sont nettement plus élevés : 87 minutes en moyenne pour la Corse-du-Sud et 62 minutes en moyenne pour la Haute-Corse. De ce fait, ces territoires connaissent de réelles difficultés d'accès à ces équipements supérieurs.

L'un des objectifs est de réduire les temps de parcours entre les pôles de proximité, les pôles intermédiaires, secondaires et supérieurs en agissant sur les infrastructures routières. Cela implique **la modernisation des réseaux primaires et secondaires. Celle-ci concerne, dans un premier temps, les tronçons suivants :**

- **Le réseau primaire qui participe à la réduction des temps de parcours :**
  - Ajaccio-Corte-Bastia
  - Bastia-Bonifacio (
  - Ajaccio-Bonifacio
  
- **Le réseau secondaire :**
  - Routes interdépartementales Sartène-Zonza-Solenzara et Porto-Evisa-Francardo
  - Itinéraires de délestage d'intérêt régional : Puretone-Oletta-Saint Florent
  - Accès aux sites historiques et grands sites naturels
  - Itinéraires de desserte touristique de l'intérieur
  
- **Le troisième niveau :** à ce niveau se trouvent l'ensemble des routes permettant d'accéder notamment aux villages et hameaux. Les capacités de ces routes vont généralement en diminuant au fur et à mesure que l'on pénètre dans la montagne ou que l'on s'éloigne des pôles majeurs. Pourtant, certains de ces espaces comme le Niolu, la Castagniccia, le Bozziu mais aussi l'Alta Rocca, le bas Taravo ou encore le Sartenais, offrent des potentialités productives agricoles et sylvicoles mais pâtissent d'un sous-équipement notoire. Il apparaît ici nécessaire :
  - **à court terme, de maintenir et d'améliorer le fonctionnement du réseau routier tertiaire existant afin de préserver les exploitations agricoles et sylvicoles existantes (cf. Partie III-Plan montagne) et de favoriser les liaisons entre les unités villageoises et le pôle de proximité le plus proche (écoles, médecin, commerces) ;**
  - **pour le plus long terme, de conduire une étude des extensions des équipements et infrastructures de transport nécessaires au développement des secteurs productifs actuellement enclavés.**

### ***Priorités en matière de services de transports***

Ces services concernent la mobilité entre les unités villageoises, les pôles de proximité et les pôles de rang supérieur de l'armature urbaine, principalement par la création de liaisons ponctuelles en milieu rural. Il s'agit ici de **mettre en place une organisation des déplacements faisant préférentiellement appel à l'usage de modes alternatifs principalement sous forme de transport à la demande.**

### 3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le chemin de fer a une double vocation de mode de transport interurbain et périurbain.

Les orientations principales dans le cadre du SRIT sont les suivantes :

- la performance et la sécurité des infrastructures ;
- le développement de l'intermodalité ;
- le renforcement et le renouveau des dessertes périurbaines ;
- la qualité-accessibilité des gares et haltes de l'intérieur ;
- le développement de nouveaux services (transport de fret, desserte de la plaine orientale).

#### 3.1 Liaisons interurbaines

Sur le plan interurbain, l'infrastructure existante relie entre eux les principaux pôles urbains de l'île. Cette vocation doit être **renforcée à terme par les améliorations du service portant notamment sur les fréquences et la vitesse de service**. Cet aspect est particulièrement important pour améliorer l'accessibilité de l'université de Corte aux étudiants de l'île.

C'est aussi dans ce cadre que **la prolongation de la ligne sur la Plaine orientale** trouve sa justification. Elle prendrait place en effet dans une zone au peuplement dynamique comprise entre l'agglomération bastiaise et le troisième pôle urbain de l'île, Porto-Vecchio, et où le nombre important d'usagers potentiels peut laisser entrevoir une fréquentation significative.

#### 3.2 Le chemin de fer comme mode de déplacement urbain et périurbain

À court terme, le **renforcement du train comme mode de transport pour l'accès des migrants quotidiens aux emplois et services des pôles urbains** possède une réelle pertinence. Celui-ci doit être soutenu comme un vecteur de premier plan de développement des dessertes des pôles urbains d'Ajaccio, de Bastia et, bien que dans une mesure moindre, de Calvi. Dans des zones relativement denses, il constitue en effet une alternative réaliste à la voiture pour au moins une partie des parcours.

**Son attractivité est étroitement liée à une desserte rapide et directe des centres-villes, qui doit être autant que possible maintenue et renforcée.**

#### 3.3 Le transport de marchandises

**Le recours du rail comme mode de transport de marchandises, au-delà du service de petite messagerie existant, doit être envisagé**, tout en sachant que le transport de fret est essentiellement dominé par les mouvements d'importation transitant par les ports. Ces flux entrants représentent actuellement environ 1,8 million de tonnes, dont la grande majorité en véhicule routier (Ro-Ro). Les flux internes des productions insulaires peuvent être estimés à 2,2 millions de tonnes de produits de carrière - faisant l'objet de circuits courts - et à 250 000 tonnes de productions agricoles.

## 4. LE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE

L'objectif de développement d'une économie à faible usage en carbone doit s'accompagner d'une stratégie de développement de l'intermodalité, s'appuyant sur la **création de pôles d'échanges multimodaux**. Plusieurs axes peuvent être d'ores et déjà identifiés :

- il s'agit de **créer de véritables pôles d'échanges multimodaux aux nœuds principaux du réseau de transport**. Ces pôles devront associer selon les cas, **gare ferroviaire, gare routière, gare maritime, aéroport, transports urbains, parking relais et services d'autopartage et de location de vélos**.
- Les aéroports de Bastia et Ajaccio transportent annuellement plus de 2 millions de passagers qui s'y rendent et en partent presque exclusivement en voiture. Une **amélioration de la connexion de ces aéroports avec le chemin de fer qui passe à proximité doit être étudiée**.
- En milieu rural, ces pôles consisteront principalement en la **création de parkings relais en articulation avec des lignes de transports par autocars ou par train**.
- Parallèlement, il conviendra **d'étudier un véritable schéma régional de l'intermodalité** pour permettre un déploiement cohérent de ces pôles sur l'ensemble du territoire insulaire.

## 5. MODES DOUX

A côté de la **marche qui doit être facilitée** dans les secteurs urbanisés denses, **le vélo doit être développé** au niveau de l'ensemble des agglomérations (axes Porticcio-Sanguinaire ; Calvi-Île Rousse ; Bastia-Casamozza).

L'étude d'un schéma régional « voies vertes » pourra être lancée à l'initiative de la CTC.

## 6. LES CONDITIONS D'UNE MEILLEURE COORDINATION

Face à la multiplicité des acteurs concernés, tant pour la réalisation des infrastructures que pour la mise en œuvre de services de transports, la nécessité d'une coordination adaptée s'avère incontournable. Plusieurs types d'actions peuvent être envisagés :

- **Mettre en place des structures de coordination à l'échelle adaptée**  
  
La coopération des AOT peut prendre différentes formes : coopération pluripartite sur un sujet donné (convention), ou mise en place de structures de coopération, telles qu'un syndicat mixte de transport, afin de privilégier une approche des projets à l'échelle intercommunale ou territoriale pour la Corse.
- **En matière d'infrastructures**  
  
Il s'agit de promouvoir les coordinations nécessaires entre les acteurs publics et privés (État, collectivités territoriales, entreprises privées...) lors d'opérations d'aménagement.
- **Contractualiser autour des projets de transport public pour assurer la cohérence entre acteurs de l'urbanisme et des transports**  
  
Les « chartes », « contrats d'axe », « contrats de pôles d'échange » sont des outils dont l'objectif est d'articuler le développement des réseaux de transport en commun et la programmation urbaine. Ces démarches ne nécessitent pas de moyens nouveaux, mais fédèrent les acteurs concernés (collectivités, AOT, opérateurs), leurs compétences et leurs leviers d'action autour de projets opérationnels communs.

## **IV. Quatrième Partie**

# **LES PROGRAMMES CONTRACTUELS COMME LEVIERS DE MISE EN ŒUVRE**

## A. LE PROGRAMME EXCEPTIONNEL D'INVESTISSEMENT POUR LA CORSE (PEI)

Le programme exceptionnel d'investissement (PEI) est issu de la loi du 20 janvier 2002 relative à la Corse. Celle-ci dispose en effet que pour aider la Corse à surmonter les handicaps naturels que constituent son relief et son insularité, et pour résorber son déficit en équipements et services collectifs, un PEI d'une durée de quinze ans est mis en œuvre.

Les modalités de mise en œuvre du PEI font l'objet d'une convention conclue entre l'Etat et la Collectivité Territoriale de Corse.

Une convention-cadre portant sur la totalité de la durée du programme et deux conventions d'application portant sur la période 2002-2013 ont déjà été signées et mises en œuvre pour un programme d'opérations représentant 1 404 millions d'euros.

**La convention d'application de la troisième tranche du PEI 2014-2016 est construite sur la reconduction des trois axes initiaux du programme :**

- **mettre à niveau les réseaux et équipements collectifs de base ;**
- **renforcer les infrastructures de mise en valeur du territoire insulaire ;**
- **résorber le déficit en services collectifs. Elle porte sur un montant global d'opérations subventionnables de 536 millions.**

Le calendrier fixé par la loi indique que les opérations subventionnables devront être programmées au plus tard le 31 décembre 2016, avec une date limite des engagements afférents au 31 décembre 2018. La date limite des paiements est déterminée au 31 décembre 2022.

En matière d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaire, le montant d'opérations à financer sur la période s'élève à 184,27 millions d'euros.

Sur les trois axes concernés par le CPER 2014-2020, la convention PEI 2014- 2016 prévoit :

### ***Pour les routes, un financement à hauteur de 118,7 millions d'euros***

L'actualisation du schéma directeur des routes territoriales de Corse, adopté en juin 2011 par l'Assemblée de Corse pour la période 2011-2021 se fixe toujours comme objectif d'améliorer le temps de parcours et la fluidité des principaux axes, mais en priorisant le désengorgement des entrées/sorties de Bastia et Ajaccio, l'amélioration des conditions de sécurité dans les axes accidentogènes et l'aménagement des traversées d'agglomérations.

**Les objectifs affichés dans la 3ème convention du PEI, extraits du schéma, consistent à :**

- **améliorer le confort de circulation et accélérer les temps de parcours sur les principaux axes ;**
- **sécuriser les tronçons accidentogènes et faciliter les dépassements ;**
- **faciliter les entrées de villes.**

Ainsi, parmi les principales opérations lourdes envisagées par la CTC sur la période, figurent les traverses de Vivario et Venaco (14 et 12 millions d'euros), la pénétrante Ajaccio et l'entrée Ajaccio fond de baie (46 et 23 millions d'euros), la poursuite des dénivellations des carrefours sud de Bastia (41 millions d'euros) la liaison RN 193 à RN 200 à Venaco (20 millions d'euros) et le contournement d'Olmeto en Corse-du-Sud pour 22 millions d'euros.

***En matière de chemin de fer, un financement à hauteur de 25 millions d'euros***

Pour permettre :

- **la poursuite des opérations de sécurisation sur la ligne**, dont le déploiement sur l'ensemble du réseau du dispositif de gestion centralisée des circulations et les travaux de sécurisation des tunnels et du pont du Vecchio ;
- **la mise à niveau de la voie Calvi-Ile-Rousse et le réaménagement de la gare de Calvi** pour l'amélioration du potentiel touristique de la ligne de la Balagne ;
- **le développement de l'intermodalité et le renforcement des dessertes périurbaines** : création de pôles multimodaux, acquisition de matériel roulant complémentaire pour le périurbain, doublement des voies pour multiplier les zones de croisement sur les réseaux périurbains de Bastia et Ajaccio, déplacement de la gare d'Ajaccio
- **la réalisation du schéma directeur d'accessibilité et des travaux d'accessibilité dans les gares et haltes ferroviaires.**

***En matière d'infrastructures portuaires, un financement à hauteur de 30 millions d'euros***

Pour permettre, suivant maturité des projets :

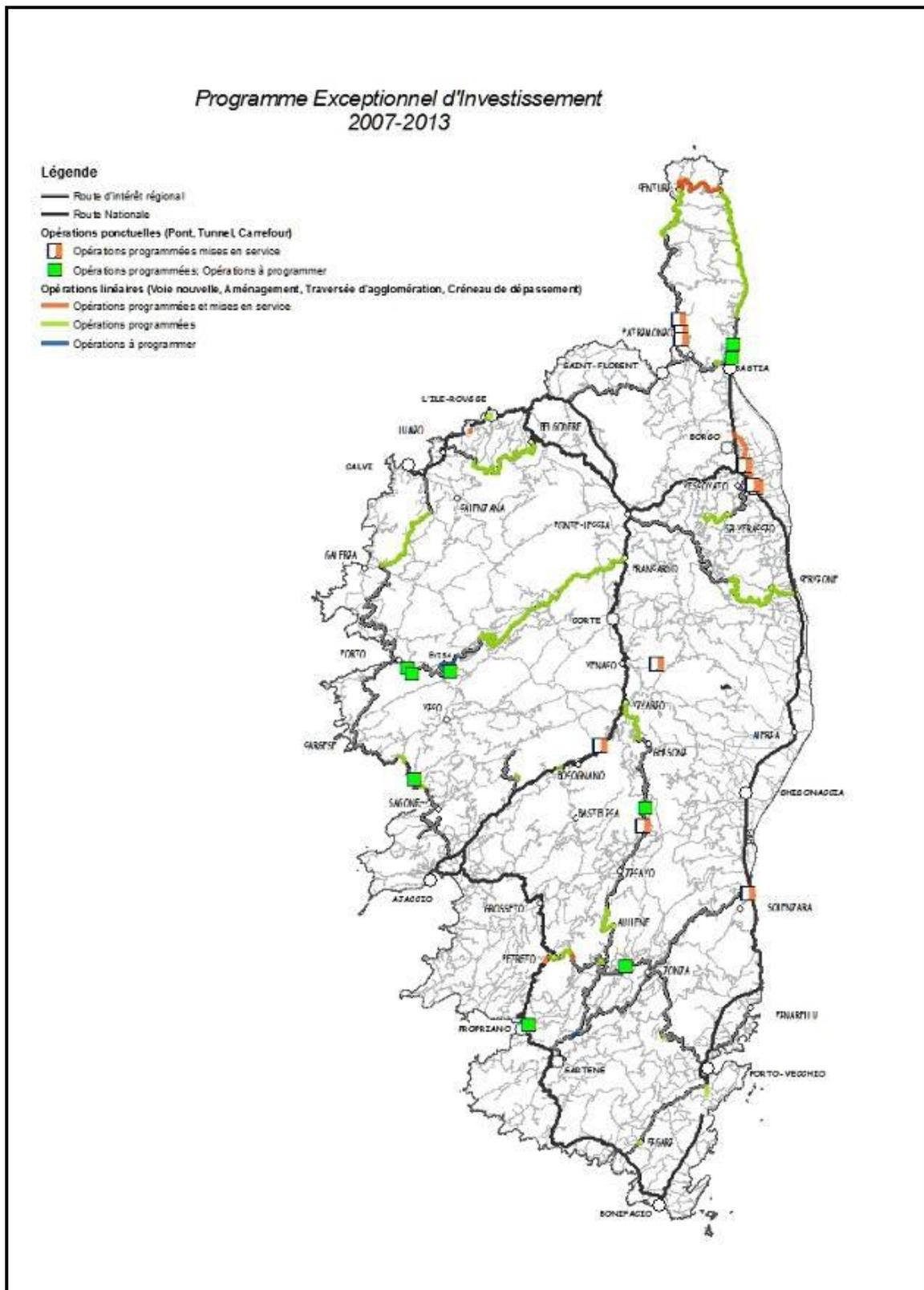
- de réaliser les **travaux nécessaires pour sécuriser, à Bastia, les ouvrages maritimes du port actuel**, qui ne permettent pas d'accueillir dans des conditions satisfaisantes les 2 millions et demi de passagers annuels ;
- d'engager le **projet de réaménagement du port d'Ajaccio**, dont le démarrage devrait intervenir dès 2014 et de renforcer et d'étendre la jetée de la Citadelle ;
- de **financer la deuxième tranche de l'extension du port d'Ile-Rousse**, qui devrait accueillir à terme le trafic de Calvi ;
- des **travaux de dragage dans le port de Propriano.**

Le projet de port de la Carbonite n'a pu être retenu en tant que tel dans le cadre du PEI 2014-2016 en raison des délais d'études préalables à la réalisation du nouveau port.

***En matière d'infrastructures aéroportuaires, un financement à hauteur de 10,8 millions d'euros***

Pour permettre :

- la **mise aux normes des pistes** ;
- la **mise aux normes et la sécurisation des équipements.**



Carte 4-PEI 2007-2013 : Projets de transports

## B. LE PO-FEDER

La maquette en cours de négociation prévoit un montant de subvention UE de 6 M€ pour la période 2014-2018.

Le secteur des transports constituera également au regard de l'intervention des fonds structurels une priorité à plusieurs titres, priorités reprises par le programme opérationnel FEDER en cours d'élaboration :

### *Cohésion sociale et transition vers une société à faible teneur en carbone*

L'accès à une offre de transport pertinente au regard des besoins de la population est un levier important de cohésion territoriale, facilitant les mobilités des corses sur le territoire. Par ailleurs, ce secteur fortement émetteur de GES et consommateur d'énergie représente un enjeu important. Le développement de la mobilité durable doit donc permettre de répondre aux besoins de la population et d'atteindre les objectifs UE 2020 en matière d'économie d'énergies.

Le PO-FEDER visera donc la poursuite des efforts réalisés en matière de transports collectifs, et plus particulièrement dans les deux zones particulièrement congestionnées que sont Bastia et Ajaccio. L'enjeu est de poursuivre la construction d'une offre globale et pertinente au regard des besoins de la population en milieu urbain : augmentation de l'usage des transports collectifs en milieu urbain.

### *Augmenter le taux d'utilisation/recours aux transports collectifs*

Afin d'accompagner le report modal vers les transports en commun, **le FEDER permettra de soutenir des actions permettant de :**

- **développer de nouvelles offres de transports en zone urbaine**, afin de répondre davantage aux besoins de la population ;
- **créer de nouveaux pôles d'échanges multimodaux**, afin d'accroître l'accessibilité à ces nouveaux services et faire davantage le lien avec l'offre existante.

**Actions pouvant être financées :**

- **expérimentations de nouveaux systèmes locaux de transport collectif urbain** : navette maritime en agglomération, transports collectifs en site propre...
- **pôles d'échanges multimodaux articulés autour des gares** encourageant la mobilité au quotidien et en connectant le ferroviaire au routier et aux transports collectifs et doux

### *Vers une croissance inclusive réduisant les risques de fracture sociale sur le territoire*

Le PO-FEDER visera **l'augmentation de la mobilité urbaine durable**, ce qui passe par l'accompagnement du développement de l'offre locale de transports mais aussi le développement de la multimodalité.

Le FEDER accompagnera la mobilité dans les zones urbaines sensibles et ce par le biais de la mise en œuvre d'expérimentations dans le domaine des transports collectifs urbains et les pôles d'échanges multimodaux.

Il contribuera par ce biais à l'amélioration de l'offre de transports, ainsi que son accessibilité, contribuant au désenclavement de ces territoires fragiles et à l'amélioration de la qualité de l'air.

## C. LE VOLET MOBILITE DU CPER

Pour la période 2014-2020, le volet mobilité du CPER est susceptible d'être doté à hauteur de 15M€ par l'Etat (enveloppe indicative pour l'instant).

Les opérations proposées doivent être hiérarchisées et distinguées selon leur maturité (jusqu'à fin 2017 et jusqu'à fin 2020). L'élaboration du volet « mobilité multimodale » du futur CPER 2014-2020 fait l'objet d'une circulaire du premier ministre en date du 25 septembre 2013 qui indique les orientations prioritaires à retenir :

### **Réseau routier**

Le réseau routier corse étant totalement décentralisé, la Région n'est pas concernée par ce volet.

### **Réseau ferroviaire**

L'accent est mis sur la **rénovation et la modernisation du réseau**. Les axes à privilégier sont :

- **la modernisation du réseau structurant pour conforter sa sécurité et sa robustesse ;**
- **la modernisation des nœuds ferroviaires d'importance nationale ;**
- **la réalisation de projets régionaux de développement ayant un fort potentiel d'amélioration soit de la qualité de service, soit en termes de report modal.**

La participation de l'Etat, au titre du CPER, à l'aménagement de pôles multimodaux ou de gares est écartée.

Une participation aux opérations concernant l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite est par contre possible.

### **Ports maritimes**

La circulaire vise prioritairement les investissements prévus par les projets stratégiques des grands ports maritimes (GPM) qui est actuellement en cours de révision.

A cet égard, il est à noter que **les dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports constituent la priorité de l'Etat.**

La circulaire demande enfin l'identification au sein des CPER des études qui seront nécessaires soit pour des opérations ayant vocation à être financées dans le cadre des futures contractualisations soit pour des grands chantiers d'infrastructures qui relèveront le moment venu d'un financement public.

# ② PROGRAMME D' ACTIONS

# AVANT-PROPOS

La vocation du SRIT est essentiellement de présenter les orientations et leur traduction en programme d'actions dans le but d'améliorer la mobilité extérieure et intérieure de la Corse, qu'il s'agisse des personnes ou des biens, tout en réduisant les impacts environnementaux du système de transport. Ces deux aspects intéressent en effet tout autant le dynamisme économique de l'île que les conditions de vie de ses habitants.

Au vu des enjeux identifiés dans le diagnostic, le SRIT doit définir les orientations à court, moyen et long terme du système de mobilité de la Corse qui lui permettent de répondre à un triple défi social, économique et environnemental.

Sur le plan social, il s'agit de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des visiteurs de l'île tout en améliorant les conditions de déplacement des personnes au sein des bassins de vie et entre les différents niveaux de l'armature urbaine, telle que définie dans le PADD.

Sur le plan économique, l'objectif visé est que le système de mobilité, notamment des marchandises, permette d'accroître la productivité de l'économie corse et d'améliorer son insertion internationale dans son environnement géographique. Concernant les transports extérieurs, le SRIT ne s'intéresse pas aux conditions d'organisation des liaisons qui ne font pas partie de son périmètre. Il porte d'une part sur l'évolution des infrastructures portuaires et aéroportuaires, d'autre part sur le niveau et la qualité de leurs liaisons avec le reste du territoire insulaire.

Sur le plan environnemental, le SRIT prend en compte les enjeux identifiés dans le PADD, les actions inscrites au SRIT sont cohérentes avec la maîtrise des principaux impacts générés par le système de transports. Il s'agit de :

- Réduire le recours quasi exclusif aux énergies fossiles qui induit des émissions massives de gaz à effet de serre influant sur le climat global de la planète et la production de polluants locaux (particules fines, ozone troposphérique, etc.) ayant des conséquences avérées à court terme sur la santé humaine.
- Rompre avec le fait que les infrastructures liées aux transports (routes, parkings, etc.) constituent depuis de nombreuses années un vecteur de premier ordre d'artificialisation et d'imperméabilisation des sols. Cette évolution a rendu ainsi plus difficile la gestion des eaux de ruissellement en accroissant les risques d'inondation et constitue par ailleurs un risque pour la biodiversité.
- Préserver les paysages ainsi que les espèces et leurs habitats lors de la création d'infrastructures, notamment routières.

La nécessaire réduction de ces différents impacts ne doit pas être envisagée en privilégiant une réduction des besoins de mobilité. Celle-ci est aujourd'hui une dimension constitutive du mode de vie, en particulier du mode de vie urbain et revenir sur celle-ci constitue une illusion, voire même une régression. Le défi renvoie donc *in fine* à notre capacité collective de répondre aux besoins de mobilité intérieure et extérieure des personnes et des biens en faisant évoluer notre système de mobilité dans une direction moins dépendante en énergies fossiles et moins consommatrice d'espace. En matière notamment de mobilité intérieure, la trajectoire qui y répond doit viser principalement à une diminution de l'usage de la voiture et plus largement du transport routier automobile et à un développement progressif de motorisations moins émissives.

Sept orientations ont ainsi été définies articulées autour de quinze axes stratégiques :

- les trois premières orientations forment le schéma des infrastructures.
- es trois orientations suivantes constituent le schéma des services de transports.

L'ultime orientation met en exergue l'enjeu stratégique représenté par le fait urbain sur le plan de la mobilité : fonction métropolitaine des deux agglomérations, rôle prééminent des villes principales pour le développement de nouvelles pratiques de mobilité, de stationnement, etc.

Les actions retenues dans le SRIT se déclinent selon leur nature sous forme de préconisations ou sous forme prescriptive. Dans ce dernier cas, elles sont accompagnées de documents cartographiques qui en précisent la localisation et l'ambition.

## **I. Première partie**

# **LE SCHEMA DES INFRASTRUCTURES**

## **ORIENTATION 1 : LA COMPLEMENTARITE ENTRE LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Ces infrastructures (ports et aéroports) permettent le développement de services essentiels pour les personnes et les marchandises dans les échanges avec la France continentale et l'Europe. La nature et la qualité des services ainsi que leurs conditions tarifaires sont tout aussi essentielles, qu'elles soient régies ou non par le principe de la continuité territoriale.

Le PADDUC en tant que tel, ne traite pas de ces aspects. Par contre, il lui revient de fixer les orientations d'aménagement des ports et aéroports, ainsi que de préciser dans le SRIT leurs conditions d'accessibilité et de développement.

À ce titre, il importe de rappeler que l'appareillage de ports et aéroports est très développé en Corse alors que les infrastructures terrestres les desservant nécessitent le plus souvent des adaptations pour absorber les pics de fréquentation.

Le réseau actuel d'équipements portuaires et aéroportuaires sera considéré dans une perspective de complémentarité et de spécialisation à l'exception de ceux des aires urbaines d'Ajaccio et Bastia. Tel pourrait être le cas, des ports de Calvi – spécialisation croisière et grande plaisance – et de l'Île-Rousse – spécialisation commerce (fret et passagers) -, ou des ports de Porto-Vecchio et Propriano – complémentaires pour la desserte de l'extrême sud depuis le continent.

Enfin il est important de rappeler le rôle essentiel de plusieurs collectivités suite aux transferts de compétences :

- **la Collectivité Territoriale de Corse et les deux départements dans le domaine des ports de commerce ;**
- **la Collectivité Territoriale de Corse pour les aéroports.**

## ➔ AXE STRATEGIQUE 1 : RENFORCER LA PLACE DE LA CORSE AU SEIN DES RESEAUX EUROPEENS ET MEDITERRANEENS DE TRANSPORT

### 1. Favoriser le développement des ports principaux d'Ajaccio et Bastia au sein du réseau global transeuropéen de transports

Les deux ports d'Ajaccio et de Bastia ont accueilli en 2012, 77 % des trafics passagers entre la Corse et le continent et 84 % des trafics frets. Leur situation en centre-ville dans des espaces contraints ne permet pas de réaliser sur place l'ensemble des aménagements rendus nécessaires à moyen et long termes par les évolutions des trafics, des navires et des réglementations de l'exploitation. Les deux infrastructures sont déjà arrivées à saturation lors des périodes de pointe, et il est indispensable de prévoir des extensions ou de nouvelles infrastructures hors des centres-villes.

Concernant l'ensemble des ports existants, il devient impératif de les adapter aux évolutions techniques, énergétiques et des risques liés notamment aux changements climatiques ou à l'urbanisation.

#### *Les actions communes aux deux ports*

L'évolution de la vulnérabilité des ports aux phénomènes climatiques conduit à définir puis mettre en œuvre les aménagements nécessaires au renforcement des ouvrages de protection maritime. Enfin, il apparaît nécessaire de réduire les émissions carbone en lien avec l'activité portuaire.

Les actions envisagées portent notamment sur :

- ▲ l'étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité des ports en lien avec les trafics marchandises et les trafics voyageurs ;
- ▲ l'amélioration des conditions d'accès en transports en commun ;
- ▲ la réalisation des aménagements favorisant la réduction des émissions de carbone des navires à quai et des véhicules en attente d'embarquement.

#### *Le développement du port d'Ajaccio*

Le plan de développement du port d'Ajaccio a pour objectif un fonctionnement plus harmonieux et plus respectueux des activités urbaines et portuaires avec :

- une sécurité accrue des personnes avec le déplacement des dépotages de produits pétroliers hors du centre urbain, la présence de ces activités de dépotage sur le littoral urbanisé de la baie d'Ajaccio obérant les projets de développement urbains, sociaux, économiques ;
- un désengorgement de la circulation en centre-ville par la suppression du trafic quotidien des poids lourds qui transitent par le port ;
- une évolution significative des capacités du port, de son exploitation et de la sécurité.

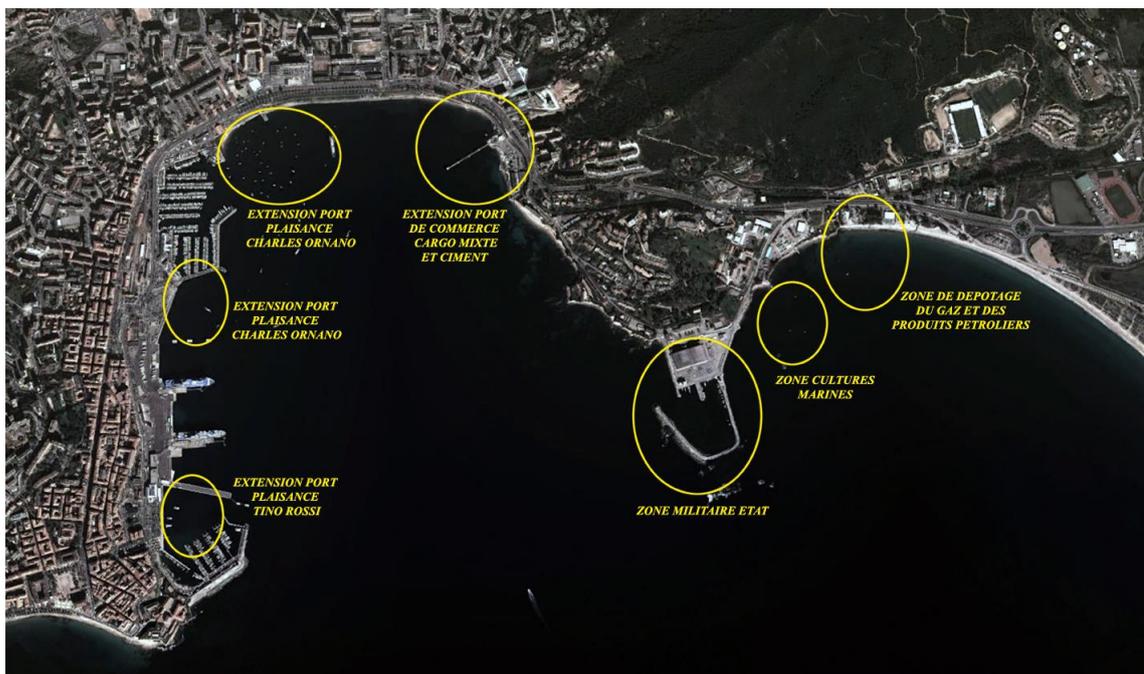
Il définit les deux aménagements principaux suivants :

- ▲ le transfert des dépotages de pétrole et de gaz sur le site du Ricanto, au droit d'un poste de dépotage de gaz existant ;
- ▲ la réalisation d'un terminal fret par extension du site de Saint-Joseph. Celui-ci doit permettre d'accueillir deux navires rouliers de 215 mètres ainsi qu'un navire vraquier de 150 mètres. Le nouveau terminal sera

spécialisé pour le fret non-accompagné, permettant d’y accueillir de manière privilégiée les activités les plus pénalisantes pour la circulation et la qualité de l’air. Ce terminal nécessite la création de 4 à 5 hectares sur la mer qui comprennent une réserve foncière liée à l’évolution à long terme du port d’Ajaccio dans la perspective d’accueillir à l’horizon du PADDUC (2040) des activités logistiques de dégroupage. Ce point est évoqué dans l’axe stratégique 11.

**A** Par ailleurs, des extensions des installations de plaisance des ports Tino Rossi et Charles Ornano sont envisagées pour répondre :

- au projet de développement de l’offre plaisance en lien avec la proximité immédiate de l’aéroport et des ferrys permettant l’implantation d’entreprises de services et de bases de location ;
- au besoin de conserver une capacité d’accueil ponctuelle importante en cas de phénomène météo en raison du peu d’abris existants par vent de secteurs ouest entre Bonifacio et Calvi.



**Les aménagements du port d’Ajaccio**

**Le développement du port de Bastia**

Le port de Bastia, principal port de commerce de l’île, n’est plus adapté aux trafics actuels en raison de l’exiguïté de ses emprises et de son impossibilité à recevoir les navires de dernières générations en raison de leur taille. Il ne dispose plus de marge de manœuvre pour améliorer ses conditions d’exploitation, ne peut répondre aux exigences de la sécurité et de la sûreté, et ne peut accueillir les navires de croisières.

A l’issue du grand débat public organisé en 2007, où les différentes options d’aménagement ont été largement débattues, l’Assemblée de Corse, lors de sa séance des 26 et 27 septembre 2007, a conclu que le projet de construction d’un nouveau port à Bastia était un projet d’intérêt public majeur et a décidé de poursuivre les études de développement sur le site de la Carbonite.

Néanmoins, les évolutions prévisionnelles de trafic ayant présidé au dimensionnement initial du projet devront raisonnablement être réexaminées au regard des baisses notables de trafics passagers et fret observées au cours des deux dernières années en vue du dimensionnement définitif du projet.

Le projet étudié doit comprendre à terme :

- de 7 à 9 postes à quais pour les navires de ligne régulière (cargos mixtes et ferries) et pour les navires cimentiers, dont certains susceptibles d'accueillir également de grands navires de croisières ;
- des terre-pleins d'une superficie d'environ 15 ha ;
- une voie de desserte en partie nouvelle permettant de renvoyer le trafic induit par le port au Sud de Furiani jusqu'à la RT 11 à 2X2 voies ;
- un terminal multimodal avec une gare routière et ferroviaire ;
- La requalification des infrastructures actuelles devra être organisée à la suite d'une étude de complémentarité avec le nouveau port notamment pour l'accueil de la croisière de luxe et de la grande plaisance.



*Les aménagements du port de Bastia*

## **2. Améliorer l'insertion des aéroports de la Corse dans le réseau de transport transeuropéen**

Il s'agit ici de permettre l'adéquation des aéroports existants aux évolutions techniques, énergétiques et des risques notamment liés aux changements climatiques ou à l'urbanisation. Des travaux de renforcement et de mise aux normes des aires de manœuvre (piste, taxiways et parkings avions) seront mis en œuvre sur les quatre aéroports commerciaux relevant de la compétence de la Collectivité Territoriale de Corse,

Par ailleurs, afin d'améliorer la complémentarité des infrastructures, les aménagements spécifiques suivants sont envisagés dans le cadre du SRIT pour répondre aux développements des activités et des trafics aériens :

- A aéroports d'Ajaccio et de Bastia : extension des parkings avions ;
- A aéroport de Calvi : extension du pôle aviation d'affaire/aviation générale ;
- A aéroport de Figari : extension des parkings aviation commerciale et aviation d'affaire, et création d'une seconde bretelle d'accès au parking.

Enfin, la réduction des émissions carbone en lien avec l'activité aéroportuaire et les activités connexes est nécessaire. Les actions envisagées sont notamment :

- A l'étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité en lien avec les trafics marchandises et les trafics voyageurs ;
- A l'amélioration des conditions d'accès en transports commun.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 2 : FAVORISER LA COMPLEMENTARITE DES INFRASTRUCTURES DES PORTS D'HINTERLAND

Les ports de Porto-Vecchio et de Propriano ont tout récemment fait l'objet d'importants travaux de renforcement des ouvrages. Il importe de poursuivre la bonne adaptation de ces ports au trafic vers la France continentale et la Sardaigne.

Il devra être tiré le meilleur parti des infrastructures réalisées en optimisant leur usage pour accueillir de nouveaux trafics croisières. Des partenariats avec les ports de Bastia et Ajaccio pourraient être recherchés pour la gestion et le développement de l'activité croisière.

Le port de Bonifacio a également fait l'objet de récents travaux de renforcement des ouvrages. En raison de sa situation géographique, il demeure le principal port de proximité avec la Sardaigne.

La complémentarité recherchée vise principalement deux objectifs :

- Améliorer l'attractivité de la destination Corse et donc le nombre de visiteurs ;
- Aboutir à une forme de spécialisation de certaines des activités des ports secondaires ; tel est notamment le cas des ports de Calvi (spécialisation plaisance) et de l'Île-Rousse (spécialisation commerce) ou des ports de Porto-Vecchio et Propriano (complémentaires pour la desserte de l'extrême sud depuis le continent).

Cinq actions peuvent ici être définies :

- A** La poursuite de l'adaptation au trafic des ports de Porto-Vecchio et Propriano avec les continents français et italien et avec la Sardaigne. A cet effet, il apparaît intéressant d'étudier la faisabilité de différents scénarios :

  - Le renforcement des échanges entre Propriano et le port sarde de Porto-Torres ;
  - L'organisation de liaisons entre Porto-Vecchio et différents ports italiens : Olbia, Palau en Sardaigne, CivitaVecchia, Naples sur le continent italien. Ces liaisons ont déjà été mises en œuvre à travers des initiatives privées sur des durées comprises entre un et 14 ans et sans aucun support marketing. Elles ont semble-t-il néanmoins montré l'existence d'un marché potentiel en passagers et en fret. Elles pourraient être envisagées dans le cadre de lignes triangulaires incluant un port continental français (Marseille – Porto-Vecchio – CivitaVecchia par exemple).
- A** Le SRIT confirme la nécessité d'un maintien des activités commerce des ports de Propriano et de Porto-Vecchio et la préservation des conditions de leur développement.
- A** L'optimisation de l'accueil de navires de croisière dans les deux ports de Propriano et Porto-Vecchio en favorisant des partenariats avec les ports d'Ajaccio et de Bastia
- A** La confirmation du port de Bonifacio comme principal port de proximité avec la Sardaigne, en privilégiant surtout l'activité passager,
- A** Le renforcement des complémentarités existantes entre les deux ports de Balagne, Calvi (croisière et grande plaisance) et Île-Rousse (trafic commercial fret et passager), dans une perspective d'augmentation du trafic.

## ORIENTATION 2 : OPTIMISER LE MAILLAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Il s'agit de permettre une mobilité réelle des personnes entre les différents pôles de l'armature urbaine et au sein des bassins de vie.

Les objectifs sont :

- d'améliorer les liaisons entre les principaux pôles urbains (supérieurs, secondaires, intermédiaires) en agissant prioritairement sur la sécurité ;
- d'améliorer la desserte des grandes infrastructures ;
- d'améliorer les liaisons entre les villages et les pôles secondaires ou intermédiaires dont ils sont proches ;
- de favoriser au maximum le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo, qu'il s'agisse des modes doux (marche à pied, vélo) ou des modes collectifs routiers ou ferroviaires et d'améliorer l'accessibilité des voies routières aux usagers non motorisés notamment dans les pôles urbains (*cf. Axe stratégique 14*).

La modernisation de ces axes ne doit pas constituer une facilité pour un développement du mitage le long de ces routes et un accélérateur d'éparpillement urbain. Même si le SRIT n'a pas vocation à s'intéresser aux modalités d'urbanisation, il est néanmoins nécessaire de rappeler, dans une optique de réduire la mobilité automobile, la nécessité de la densification et d'une urbanisation en continuité des zones agglomérées.

Les investissements prévus dans le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse s'élèvent à 600M€ sur une période de 10 ans comprise entre 2012 et 2021.

### ➔ AXE STRATEGIQUE 3 : RENFORCER ET DEVELOPPER LE RESEAU TERRITORIAL QUI RELIE LES POLES SUPERIEURS ET INTERMEDIAIRES DE L'ARMATURE URBAINE DE LA CORSE

Le réseau primaire est constitué des routes suivantes sous compétence CTC :

- Bonifacio–Bastia constitué de la RT 10 et de la RT 11 (ex RN 198) ;
- Ajaccio -Corte-Bastia constitué de la RT 20, de la RT 21 et de la RT 11 (ex RN 193) ;
- Ajaccio-Bonifacio constitué de la RT 40 (ex RN 196) ;
- Calvi–Morosaglia (Ponte-Leccia) constitué de la RT 30 (ex RN197) ;
- Corte–Aléria constitué de la RT 50 (ex RN 200).

A la suite de la délibération de l'Assemblée de Corse du 30 janvier 2014, ces axes ne sont plus classés en Routes à Grande Circulation, à l'exception des deux entrées de ville en 2x2 voies d'Ajaccio et de Bastia (respectivement T21 et T11). Néanmoins, du fait de leur dimension structurante, ils conservent un caractère de fait de routes prioritaires et demeurent nécessaires pour assurer la fluidité du trafic.

Par ailleurs, les accès directs, notamment lorsqu'ils sont situés en rase campagne, posent des problèmes évidents de sécurité, tant pour les usagers circulant sur les axes à grande circulation que pour ceux cherchant à s'y engager. De plus, ils constituent des ouvrages – généralement privés - facilitant l'éparpillement urbain que le PADDUC vise à restreindre.

Pour ces raisons, le SRIT préconise de maintenir pour les axes cités ci-dessus le principe attaché aux routes à grande circulation portant sur l'absence d'accès direct pour les propriétés riveraines. Pour être réalisés, les accès devront consister en ouvrages à gabarit routier, adaptés aux configurations du terrain : par exemple sous forme de carrefours à feux en milieu urbain ou d'embranchements avec voies d'accélération/ralentissement en zone non urbanisée.

### **Axe Bastia-Bonifacio**

Il s'agit d'améliorer la sécurité de la route territoriale, de garantir la capacité de l'axe et mener une réflexion avec les communes et départements sur l'aménagement des traverses et la recherche d'itinéraire de contournement. Ces opérations, de moindre ampleur que les opérations de déviation, permettront toutefois d'améliorer le temps de parcours pour l'utilisateur. L'objectif final reste celui de la création d'une voie nouvelle au Sud de Vescovato, venant en complément de la future voie ferrée (*cf. Axe stratégique 6*).

### **Axe Ajaccio-Bastia**

Il s'agit d'améliorer le confort sur la liaison Ajaccio-Bastia en désengorgeant les entrées/sorties des deux agglomérations. Cette amélioration passe par une réflexion sur des aménagements conférant à la route territoriale la capacité nécessaire à l'évacuation des flux, diminuer le temps de parcours avec la généralisation sur l'ensemble de l'axe de créneaux de dépassement et d'aménager les traverses d'agglomération pour améliorer la sécurité des usagers et des riverains et pour permettre le croisement des véhicules poids-lourds en tout point.

- A** C'est ainsi que sur l'agglomération ajaccienne une pénétrante doit être créée entre le carrefour de Caldaniccia et le giratoire de Bodiccione, Le fond de baie sera aménagé en lui donnant le caractère urbain que mérite l'agglomération ajaccienne. Ces aménagements prévoient également un TCSP qui viendra compléter l'offre de transport en commun déjà offerte par le train.
- A** Sur l'agglomération bastiaise afin d'améliorer les déplacements nord sud sur cet axe, le schéma directeur propose un programme d'aménagement qui se traduit par la dénivellation des 5 carrefours au sud.
- A** Par ailleurs, il est retenu la création d'une route nouvelle située à l'est de la voie ferrée se raccordant à la route territoriale existante d'une part et à la RD dite « Route de la Marana » d'autre part. Cette infrastructure permettra d'organiser la desserte multimodale du stade A. Cesari. Dans un second temps, cette voie nouvelle pourrait être prolongée afin d'assurer la desserte du futur port de Bastia à la Carbonite.

### **Axe Morosaglia-Calvi**

- A** Sur cet itinéraire, le principe de sécurisation est également retenu se traduisant par l'aménagement des traverses.
- A** S'agissant de la commune de l'Île Rousse, il est prévu, dans un premier temps, la création d'un itinéraire bis, en relation avec le département et la commune, afin de permettre de résoudre le problème de trafic estival. Le projet de la grande déviation reste néanmoins d'actualité.

### **Axe Ajaccio-Bonifacio**

- A** Il s'agit d'améliorer la sécurité et le temps de parcours avec la généralisation sur l'ensemble de l'axe de créneaux de dépassement. Mettre en service la déviation de Propriano et établir un itinéraire de contournement à Olmeto.

## PROGRAMME D' ACTIONS

- A La Route Départementale 859 sera remise en état par le département en vue de son reclassement ultérieur dans la voirie territoriale. Les travaux correspondants devront rester en rapport avec le niveau de trafic supporté par cette route

### **Axe Corte-Aléria**

- A Il s'agit de raccorder cet axe à l'axe Ajaccio-Bastia et à l'axe Bastia-Bonifacio. La création de deux barreaux de liaison à Aléria et Venaco permettra un gain de temps pour ce qui concerne le trajet entre la Plaine orientale et Ajaccio. Le barreau de liaison à Venaco deviendra un passage obligatoire pour les poids lourds.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 4 : ASSURER LA COMPLEMENTARITE FONCTIONNELLE DES AUTRES AXES AU SEIN DU RESEAU ARMATURE

Il est défini un réseau routier départemental d'intérêt régional qui doit permettre d'assurer un bon accès aux ports, aux aéroports, aux échanges entre les pôles intermédiaires d'un même bassin de vie, aux sites majeurs de l'île. Il est constitué par :

Le complément à la circulaire de l'île comprenant :

- les deux tronçons de la RD81 : Ajaccio-Cargèse-Porto-Galeria-Aéroport de Calvi Sainte Catherine-Calvi puis Pietra Monetta-Désert des Agriates-Saint-Florent-Bastia ;
- le tour du Cap Corse par la RD 80, Bastia Maccinaggio, Saint Florent.

Les voies d'accès aux ports de Porto-Vecchio et de l'Île-Rousse et aux aéroports de Figari-Sud Corse et Bastia-Poretta :

- la RD 859 Porto-Vecchio-Figari y compris la futur déviation, complété du RD332 accès à l'aéroport de Figari ;
- la RD 507 Lucciana-aéroport de Bastia-Poretta ;
- la RD 768 et la voirie communale d'accès au port de Porto-Vecchio ;
- la RD 513 accès au port de l'Île-Rousse ;

Pour mémoire, les voies d'accès aux ports de commerce d'Ajaccio et Bastia d'une part, et aux aéroports de Ajaccio-Napoléon Bonaparte et de Calvi-Sainte Catherine d'autre part, font partie du réseau routier d'intérêt régional de la Collectivité Territoriale de Corse.

Les routes de franchissement de la dorsale centrale :

- RD 268 : Sartène-Zonza-Solenzara ;
- RD 84 : Porto-Evisa-Francardo.

Les itinéraires de délestage d'intérêt régional :

- RD82 : Puretone-Oletta-St-Florent.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 5 : REDUIRE LA FRACTURE TERRITORIALE

Il s'agit des routes :

- en lien avec le schéma des équipements culturels structurants, le schéma d'orientation pour le développement touristique : lorsque la réalisation d'équipements structurants d'envergure régionale est engagée dans le cadre de la mise en œuvre desdits schémas et que des questions relatives à leur accessibilité par la route se posent, les aménagements routiers nécessaires seront pris en compte par le SRIT, s'il s'avère qu'ils relèvent bien d'une intervention coordonnée au niveau régional ;
- permettant d'accéder notamment aux villages et hameaux. Les capacités de ces routes vont généralement en diminuant au fur et à mesure que l'on pénètre dans la montagne ou que l'on s'éloigne des pôles majeurs.

**A** Il apparaît ici nécessaire :

- de favoriser les liaisons entre unités villageoises et le pôle de proximité auquel elles sont rattachées (disposant d'écoles, de médecin et de commerces) ;

- d'organiser les liaisons vers les pôles d'échanges multimodaux prévus autour de gares ferroviaires ou d'arrêts de transports collectifs routiers (tels que dans la vallée de la Gravona ou dans la Plaine Orientale).
- Certains de ces espaces offrant des potentialités productives agricoles et sylvicoles comme le Niolu, la Castagniccia, le Boziu, l'Alta Rocca, le bas Taravo ou encore le Sartenais (cf. Plan Montagne), peuvent justifier d'une amélioration du réseau.

**A** Il apparaît ici nécessaire :

- à court terme de maintenir et d'améliorer le fonctionnement du réseau routier tertiaire existant afin de préserver les exploitations agricoles et sylvicoles existantes ;
- à plus long terme, de conduire une étude des extensions des équipements et infrastructures de transports nécessaires au développement des secteurs productifs enclavés.

## ORIENTATION 3 : LE RENFORCEMENT ET L'EXTENSION DU RESEAU FERRE

Le schéma adopté par l'Assemblée de Corse en juillet 2012 définit les aménagements nécessaires pour mettre en œuvre la politique de développement des transports ferroviaires. Il est tout d'abord établi avec le souci de donner une cohérence à la politique d'investissement permettant d'améliorer la qualité du service à l'utilisateur et de garantir à tous l'accessibilité des installations. Cette politique d'investissement doit aussi permettre d'augmenter les fréquences des liaisons et de réduire le temps du trajet entre Ajaccio, Bastia et Corte afin de renforcer la compétitivité du train vis-à-vis de la voiture. Enfin, il s'agit de garantir un niveau de sécurité homogène de nos infrastructures et de mettre en valeur le patrimoine transféré à la CTC.

La présente orientation relative aux infrastructures comporte donc deux axes stratégiques :

- l'amélioration de la performance et de l'accessibilité du réseau ;
- l'extension du réseau

Le renforcement des dessertes ferroviaires périurbaines fait l'objet de l'axe stratégique 9 du SRIT tandis que le développement de l'intermodalité est traité dans l'axe stratégique 10 du SRIT.

### ➔ AXE STRATEGIQUE 6 : AMELIORER LA PERFORMANCE ET L'ACCESSIBILITE DU RESEAU FERROVIAIRE

#### 1. Prévoir l'augmentation de la capacité des lignes existantes et les adaptations à moyen et long terme

Le réseau ferroviaire corse est équipé à l'origine d'un cantonnement téléphonique qui nécessite du personnel dans chaque gare de croisement utilisée. En 2006, la section Bastia-Casamozza a été équipée d'une signalisation moderne (CCVU<sup>13</sup>) permettant une gestion centralisée de la desserte depuis Bastia ainsi qu'une forte élévation du niveau de sécurité. Cet investissement a autorisé un développement de l'offre sur cette section qui compte aujourd'hui 17 aller-retours par jour.

Sur le reste du réseau, l'offre reste limitée autour de 5 à 10 aller-retours par jour. Cette situation est due aux limitations imposées par l'Etat en raison de l'absence de signalisation moderne. Par ailleurs, cela rend plus difficile la gestion centralisée du trafic et permettant d'augmenter significativement la desserte.

**A** Le déploiement d'une signalisation moderne sur l'ensemble du réseau est donc le préalable à toute augmentation de l'offre. Les sections périurbaines Ajaccio-Mezzana et Calvi-Ile Rousse devraient être équipées prioritairement en raison du potentiel de fréquentation et de l'absence de contraintes sur le parc de matériel roulant.

Le deuxième enjeu est l'augmentation du nombre de points de croisement sur les sections périurbaines. Ces dernières années, l'offre a principalement augmenté sur les sections périurbaines qui ont peu de points de croisements (3 entre Bastia et Casamozza, aucun sur Ajaccio-Mezzana et un entre Calvi et Ile Rousse). A l'inverse, sur la section centrale entre Casamozza et Mezzana, il y a 11 points de croisement pour 10 trains par jour.

<sup>13</sup> CCVU : Commande centralisée de voie unique

- A** Les études de développement de l'offre prévoient la création de 2 points de croisement supplémentaires entre Bastia et Casamozza ; 2 entre Ajaccio et Mezzana et un entre Calvi et Ile Rousse. Elles devront aussi préciser le nombre d'évitements à automatiser entre Casamozza et Mezzana.
- A** Une étude complémentaire sera conduite fin 2014 pour définir les objectifs d'augmentation de fréquence aux horizons 2020 et 2030.

Le troisième enjeu est de préserver les emprises foncières sur les sections Bastia-Casamozza et Ajaccio-Mezzana en vue d'un doublement de la voie ferrée à long terme.

- A** Des emplacements réservés seront identifiés avec les communes. La CTC procédera aux acquisitions foncières correspondantes.

## **2. Améliorer l'accessibilité du réseau**

Il s'agit de renforcer l'accessibilité du réseau à l'ensemble des usagers, motorisés ou non, et particulièrement aux personnes à mobilité réduite.

### ***Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite***

Le réseau ferroviaire a été construit à une époque où les critères d'accessibilité n'étaient pas une priorité.

Les différentes lois d'amélioration de l'accessibilité des transports publics imposent une mise en accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.

Le nouveau matériel AMG a constitué une avancée importante puisqu'il dispose d'un plancher plus bas avec de larges portes.

- A** Toutefois, les gares doivent maintenant être adaptées. Cela concerne l'augmentation de la hauteur des quais mais aussi leur longueur afin de pouvoir accueillir dans de bonnes conditions de confort et de sécurité 2 rames simultanément. Les gares les plus importantes équipées de points de croisement devront permettre d'accueillir 3 rames simultanément. Enfin l'équipement des quais doit permettre l'accueil des personnes malvoyantes et malentendantes avec des dispositifs de bornes et de repérages.

### ***Jalonnement piétons et vélos***

Le jalonnement piéton et deux roues est l'autre enjeu de l'amélioration puisque les gares restent souvent mal fléchées, voire mal reliées aux quartiers environnants.

- A** Il conviendra donc d'améliorer la signalétique pour l'accès aux gares depuis l'extérieur ainsi que pour les usagers du train pour rejoindre les lieux de destination depuis la gare.

### ***Rabattement voitures***

- A** Le rabattement voitures doit aussi être mieux pris en compte en identifiant, pour chaque gare, son potentiel de rabattement avec une signalétique routière adaptée et la création de places de parkings.

## **3. Evaluation financière prévisionnelle**

Sur la période 2013-2022, les investissements programmés par la CTC au titre du schéma directeur des investissements ferroviaires (amélioration de la performance et de la sécurité du réseau ; intermodalité dans les gares principales ; acquisition d'un nouveau matériel périurbain ; modernisation des gares de l'ensemble du réseau ; lancement d'études dont celle de la réouverture de la Plaine orientale) s'élèvent à 140 M€.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 7 : ETENDRE LE RESEAU FERRE DANS LA PLAINE ORIENTALE

### 1. Les enjeux d'aménagement

Jusqu'en 1943, une ligne ferroviaire aux caractéristiques identiques au reste du réseau actuel (voie métrique unique) existait entre Bastia et Porto-Vecchio. Ses principaux ouvrages d'art furent détruits par l'armée allemande en 1943. Rendue ainsi inutilisable, elle fut par la suite totalement démantelée.

L'Assemblée de Corse a voté en juillet 2012 une délibération approuvant le schéma directeur ferroviaire qui prévoit l'extension du réseau ferré depuis la gare de Casamozza jusqu'à Bonifacio.

Dans un premier temps, une étude de faisabilité a été lancée par la CTC pour la partie comprise entre la gare de Casamozza et la commune de Poggio-Mezzana. Sur cette section, une partie significative des emprises de l'ancienne voie ferrée peut en effet être réutilisée. Plus au sud, une telle réutilisation, même partielle, ne peut être envisagée du fait de l'existence de nombreux aménagements sur l'ancien tracé ; un nouveau tracé doit de ce fait être entièrement constitué. Enfin, à partir de Solenzara, c'est le relief accidenté qui constitue probablement la difficulté principale pour la réalisation de l'infrastructure.

L'ensemble des communes de la Plaine orientale a connu une croissance démographique marquée, notamment au cours des dix dernières années où elle a pu atteindre plus de 20% pour certaines d'entre elles. La croissance urbaine qui en est résultée s'est traduite par une dissémination de part et d'autre de la route nationale 198, impulsant un éparpillement de l'habitat et des services et des activités.

Cette situation, caractérisée par une absence à peu près totale de structuration urbaine, est porteuse d'au moins deux inconvénients – voire deux risques – majeurs.

D'une part, cet éparpillement des constructions est fortement consommateur d'espace, du fait de la taille des parcelles et de la multiplication des voiries routières qu'il impose. Il constitue ainsi de fait une menace pour la préservation à long terme de terres à fortes potentialités agricoles. Or, leur préservation est inscrite parmi les priorités du PADDUC et pousse donc à une réorientation conséquente du mode d'urbanisation tel qu'il s'est développé au cours des dernières décennies.

D'autre part, cette déstructuration du tissu urbain produit des conditions de vie peu satisfaisantes pour la plupart des habitants, du fait de l'absence de centralités présentant un minimum d'aménités urbaines, qu'il s'agisse de services ou de loisirs, et d'autre part de l'obligation d'un recours à peu près systématique à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. Dans ces conditions, la nécessaire réorganisation du tissu urbain existant suppose de viser une densité et une compacité minimales, permettant de créer une véritable organisation morphologique et fonctionnelle incluant des espaces publics dignes de véritables centralités urbaines et à même de renforcer l'attractivité de ces territoires.

La création d'un réseau ferré dans la Plaine orientale, si elle est conduite dans une logique d'articulation des politiques de transport et d'urbanisme, doit permettre de palier aux deux enjeux identifiés ci-dessus : la structuration de véritables centralités urbaines et la préservation du principal atout économique du territoire, à savoir la qualité et la quantité des terres agricoles qui y sont présentes. Pour cela, plusieurs conditions doivent être remplies :

**A** La localisation des gares devra être prioritairement pensée pour qu'elles puissent constituer le noyau structurant des futurs programmes de réaménagement urbain des communes concernées. C'est autour d'elles que devront être organisés les constructions, les voiries, les espaces publics nécessaires pour répondre aux besoins des populations dans une perspective de faible consommation d'espace. Il est probable que ces aménagements, du fait d'une dynamique démographique qui ne semble pas devoir

ralentir dans les prochaines années, interviennent avant la réalisation des gares. Cela suppose que les réservations foncières correspondantes soient prévues dès que possible.

**A** Par ailleurs, ces gares doivent constituer de véritables pôles d'échanges, facilitant le rabattement des usagers depuis les communes entourant ces pôles urbains. Celui-ci devra se faire prioritairement à travers la mise en place de services adaptés en fonction du niveau de fréquentation espéré et sous la responsabilité des autorités organisatrices compétentes : transport collectif par car, transport à la demande, etc. Comme indiqué dans l'axe stratégique 5, l'efficacité des services de rabattement suppose la aussi mise à niveau du réseau routier irriguant les différentes vallées ayant leur débouché naturel sur la plaine (Orezza-Castagniccia, Alesani, Fium'Orbu, etc.)

**A** Enfin, les accès aux gares devront être adaptés aux usagers non motorisés (piétons, cyclistes).

## **2. La localisation des futures gares entre Casamozza et Solenzara**

Au-delà de Casamozza, différents emplacements, soit pour des gares, soit pour de simples arrêts, peuvent être envisagés. Certaines gares seront amenées à jouer un rôle de pôle de rabattement dans le cadre de la desserte de l'arrière-pays. Les communes concernées a priori sont :

- Vescovato ;
- Venzolasca - Sorbo-Occagnano ;
- Folelli (Penta di Casinca) : connexion avec les communes de l'Orezza et de l'Ampugnani ;
- Taglio-isolaccio ;
- Talasani ;
- Poggio-Mezzana - Moriani-Plage (San Nicolao) : connexion avec les communes de l'Alesani et de Cervione ;
- Santa-Maria Poggio ;
- Cervione - Valle di Campoloro ;
- San Giuliano ;
- Canale di Verde ;
- Linguizzetta ;
- Tallone ;
- Aleria (Cateraggio) : organisation d'un service de transport en commun reliant Corté, pour permettre en particulier l'accès à l'université pour les étudiants résidant dans la Plaine orientale et dans l'Extrême-Sud et du rabattement depuis les communes du Boziu ;
- Ghisonaccia - Prunelli di Fium'Orbu : connexion avec les communes de la microrégion du Fium'Orbu ;
- Serra di Fium'Orbu ;
- Ventiseri ;
- Solaro ;
- Sari-Solenzara ;
- Conca ;
- Lecci ;
- Porto-Vecchio ;
- Bonifacio.

Une étude de faisabilité devra être conduite d'ici la mi-2015 qui déterminera les emplacements des différents arrêts et des gares au vu des hypothèses de fréquentation, d'organisation (fréquences et vitesse commerciale des rames), des données géomorphologiques et économiques.

### 3. Les principes d'une articulation entre infrastructure de transport et aménagement

La structuration du développement urbain autour des futures gares relève d'une logique d'articulation entre politiques d'urbanisme et de transport. Elle suppose le recours à une organisation collégiale entre collectivités et autorités organisatrices. Celle-ci pourrait notamment passer par la mise en œuvre d'un dispositif de type contrat d'axe (cf. Axe stratégique 15).

Par ailleurs, le PADDUC définit des Espaces Mutables Stratégiques en raison d'enjeux Urbains ou Economiques (cf. Orientation 7). Il s'agit d'espaces à fort potentiel d'urbanisation mais connaissant des contraintes en matière de préservation foncière. Ces zones concentrent des enjeux de développement urbain avec la nécessité d'une préservation d'espaces stratégiques agricoles. Les prescriptions en matière d'aménagement urbain qui s'y appliquent sont décrites dans le livret réglementaire (Livret 5 – Orientations réglementaires).

### 4. La gestion de la période intermédiaire

Les travaux de construction de l'infrastructure (voie ferrée, arrêts et gares) sont nécessairement étalés sur une longue période. Concernant la portion entre Casamozza et Folelli, dont l'étude est lancée, les travaux pourraient débuter d'ici 2025. Les parties suivantes s'échelonnent vraisemblablement sur l'ensemble de la période couverte par le PADDUC, soit jusqu'en 2040. Un phasage intermédiaire jusqu'à Aléria serait fonctionnellement intéressant et permettrait de redéployer l'offre de bus actuelle Porto-Vecchio-Bastia en une offre Porto-Vecchio-Aléria-Corte.

Durant la période intermédiaire, le renforcement des liaisons en transport en commun par car doit être organisé. Il s'agit d'améliorer le niveau de service existant entre les communes de l'Extrême-Sud et de la Plaine Orientale et l'agglomération bastiaise et de créer un service régulier entre ces communes et la ville de Corte, qui souffre d'un déficit structurel de liaisons régulières pour la desserte de l'université.

A court terme, le renforcement d'un service de transport collectif routier doit contribuer à faciliter le processus de constitution de centralités urbaines dans les principales communes desservies, en préfiguration de ce qui est attendu concomitamment à la réalisation de la voie ferrée. Les arrêts routiers devront ainsi être positionnés dans la mesure du possible à proximité des emplacements prévus pour les futures gares ferroviaires, préfigurant les pôles d'échanges intermodaux envisagés par ailleurs dans le cadre du schéma régional d'intermodalité.

### 5. Evaluation financière prévisionnelle

Les investissements d'infrastructure et de matériel pour la nouvelle ligne seraient effectués sur la période 2025-2050. La ligne de la Plaine orientale a l'avantage de se situer sur un terrain nécessitant peu d'ouvrages d'art, mais la problématique de l'insertion urbaine (assages à niveau, mesures compensatoires, etc.) est susceptible de renchérir le coût du projet. En coût unitaire, celui-ci pourrait se situer entre 5 et 10 M€/km. Sur cette base, on peut à ce stade envisager plusieurs phases, correspondant à l'avancée du projet :

- Casamozza-Folleli (11km) : 50 à 100 M€
- Folelli-Aléria (40km) : 200 à 400 M€
- Aléria-Porto-Vecchio (70km) : 350 à 700 M€
- Porto-Vecchio-Bonifacio (30km) : 150 à 300 M€.

## **II. Deuxième partie**

# **LE SCHEMA DE SERVICES**

## ORIENTATION 4 : LA MOBILITE DES PERSONNES

Le diagnostic a mis en évidence l'importance d'améliorer la connaissance de la mobilité intérieure en Corse, mais aussi l'existence d'enjeux importants en matière de renforcement des transports collectifs routiers et ferroviaires ainsi que des services d'intermodalité (cf. Orientation 6). Malgré cela, plusieurs axes peuvent être identifiés, sur la base d'un principe de hiérarchisation des moyens proportionnelle à l'importance des bassins de population.

Il s'agit ainsi de privilégier les services de transports collectifs réguliers aux liaisons entre les pôles supérieurs et secondaires de l'armature urbaine, et d'aller vers l'organisation de services relevant du transport à la demande ou du covoiturage organisé dans les secteurs les plus ruraux organisés autour des pôles de proximité ou des unités villageoises.

En matière ferroviaire, il s'agit de développer prioritairement les dessertes périurbaines.

Un impératif de très court terme est constitué par la sécurisation juridique de certains services de transports collectifs routiers existants qui actuellement ne font l'objet d'aucun conventionnement entre opérateurs et autorité organisatrice.

### ➔ AXE STRATEGIQUE 8 : AMELIORER LES SERVICES COLLECTIFS DE TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

L'organisation des services réguliers routiers de transports de voyageurs relève de la responsabilité des départements, la CTC a compétence pour conventionner avec les départements les services routiers interdépartementaux.

Le projet de loi relatif à la réforme territoriale en cours de discussion envisage de transférer aux régions la compétence sur l'ensemble des services de transports interurbains de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Une amélioration de la complémentarité entre les offres ferroviaires et routières s'avèrera nécessaire. Cela passera par un niveau d'offre cohérent, une tarification harmonisée et des correspondances dans les futurs pôles d'échange intermodal (cf. Schéma d'intermodalité - Axe stratégique 10).

A ce stade, le SRIT ne prend pas en compte le projet de réforme non encore adopté. Son adoption impliquera nécessairement une refonte des actuels services routiers départementaux.

#### 1. Conventionner les liaisons régulières entre les pôles supérieurs, secondaires et intermédiaires

Ce conventionnement concerne les services de transports interurbains de voyageurs permettant de compléter le maillage des dessertes organisées. L'objectif est de favoriser la complémentarité des services publics de transports (routiers ou ferroviaires) entre les principaux pôles urbains de l'île. Le conventionnement de lignes routières doit permettre de proposer un service adapté (horaires, fréquences) aux besoins des populations et articulé avec les autres modes de transports (avion, bateau) sans pour autant constituer une concurrence pénalisant le service assuré par le transport ferroviaire.

En conséquence, la ligne routière Bastia-Porto-Vecchio-Bonifacio est déclarée d'intérêt régional. Son organisation fera l'objet d'un conventionnement avec les départements.

Le niveau d'offre visé a minima est d'un aller-retour par jour avec une fréquence augmentée en haute saison. L'objectif cible est de proposer un service semi-directe avec un arrêt sur demande dans chaque pôle urbain recensé dans l'axe 7. Ce service devra aussi permettre d'accéder aux ports de commerce de Bastia et Porto-Vecchio et aux aéroports de Figari et Bastia via au besoin une correspondance avec un autre service de transport public.

## **2. Améliorer la mobilité collective au sein des bassins de vie**

Il s'agit ici d'optimiser l'usage des services présents dans chaque bassin de vie en confortant les liaisons régulières et en mutualisant l'usage des différentes lignes.

Il est important que la population bénéficie aisément de services mis en place par les différentes collectivités autorités organisatrices de transports.

Trois axes d'amélioration de la qualité de la desserte interurbaine en transports collectifs sont retenus :

- A** la mise en place, au sein de chaque territoire de vie, d'un titre unique de transport quel que soit le service utilisé ;
- A** l'optimisation des lignes régulières en place (horaire, fréquence, information, communication) ;
- A** l'utilisation mutualisée des lignes de transports scolaires pour le transport de voyageurs. Cette dernière proposition implique une concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes (éducation nationale, parents d'élèves...).

## **3. Les services saisonniers d'intérêt régional**

- A** Il s'agit ici :
  - de pérenniser les services saisonniers départementaux existants ;
  - d'organiser les services saisonniers interdépartementaux sur les lignes Ajaccio-Cargèse-Calvi et Corte-Ota-Porto.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 9 : DEVELOPPER LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

### 1. Développer les services ferroviaires périurbains bastiais et ajaccien de mobilité quotidienne

Actuellement la fréquentation du périurbain des deux agglomérations représente près de 40 % de la fréquentation du réseau.

#### **Agglomération de Bastia**

Sur l'agglomération de Bastia, l'offre quotidienne est constituée de 13 aller-retours omnibus Bastia-Casamozza et de 6 aller-retours grande ligne Bastia-Corte-Ajaccio. Ces trains ont une politique d'arrêt plus réduite entre Bastia et Casamozza. Le niveau global de l'offre peut être considéré comme satisfaisant. Toutefois, un meilleur cadencement, voire une offre renforcée au quart d'heure entre Bastia et Furiani est en cours d'étude.

L'enjeu sur le périurbain porte essentiellement sur l'accessibilité des arrêts et le développement des fréquences. Les actions correspondantes concernent :

**A** Entre Bastia et Casamozza, une étude de rabattement devra être menée. L'objectif est d'identifier :

- les gares relevant d'une logique de rabattement de proximité ou plus large ;
- les haltes pouvant être regroupées ;
- les nouveaux points d'arrêts éventuels à créer.

**A** La rénovation des arrêts et des gares, l'amélioration de leur accessibilité, l'aménagement de parkings de rabattement et la mise en place d'une tarification multimodale avec les bus de la Communauté d'Agglomération de Bastia.

**A** La création de deux nouveaux arrêts avec un point de croisement sur la commune de Bastia (site du futur port de la Carbonite) et sur la commune de Borgo.

#### **Agglomération d'Ajaccio**

Sur l'agglomération d'Ajaccio, la mise en place de cette desserte est plus récente (2010) et le volume d'offre se limite actuellement à six aller-retours par jour entre Ajaccio et Mezzana et cinq aller-retours entre Ajaccio et Corte. Le potentiel de croissance du service ferroviaire est néanmoins important au regard du volume de trafic automobile constaté chaque jour dans le fond de baie (environ 50 000 véhicules par jour).

Toutefois, l'augmentation de l'offre nécessite une signalisation moderne entre Ajaccio et Mezzana. Les actions définies dans le SRIT portent sur :

**A** Le déploiement d'une signalisation permettant d'envisager une desserte à la demi-heure dans le périurbain.

**A** L'intégration urbaine des nouveaux services (franchissements routiers et piétons).

**A** L'amélioration du maillage avec la création notamment de trois nouvelles haltes pour desservir les quartiers des Cannes, de St-Joseph/Aspretto et la zone proche de Caldaniccia, permettant d'améliorer l'usage du train au regard de l'urbanisation actuelle et future.

**A** La rénovation des bâtiments voyageurs et des quais des gares d'Ajaccio et de Mezzana.

- A L'amélioration de la complémentarité entre les services ferroviaires et les transports collectifs routiers, notamment le futur TCSP.

#### **Acquisition d'un nouveau matériel roulant**

- A Afin d'accompagner le développement des services sur le périurbain de Bastia, Ajaccio et Calvi, la collectivité va engager les études pour la définition d'un nouveau matériel permettant de remplacer d'ici 2025 les rames AMG et Soulé sur les dessertes périurbaines.

L'objectif est de concevoir un matériel de type périurbain et tramway. Il devra aussi être bi-énergie (électrique et thermique) afin de faciliter son insertion urbaine dans les villes de Bastia, Ajaccio, Calvi ainsi que sur la ligne de la plaine Orientale dans l'hypothèse d'une réouverture.

Cette politique permettra aussi de renforcer la disponibilité du parc AMG afin de renforcer les compositions (unités multiples) et de développer l'offre sur la grande ligne.

#### **Conforter l'emplacement des gares en centre-ville**

L'attractivité des services périurbains mais aussi grande ligne est directement liée au positionnement des gares terminus en centre-ville. En effet, l'attractivité du train au regard de la voiture réside principalement dans la possibilité d'atteindre rapidement et sans correspondance, des secteurs où la population, l'emploi, les lycées et les services sont concentrés sans les contraintes de circulation et de stationnement liées aux zones denses.

Sur Ajaccio et Bastia, la modernisation des gares terminus doit intégrer la requalification des deux quartiers de gare. Cette modernisation sera facilitée par le déménagement des activités qui ne sont pas directement nécessaires au service voyageurs.

## **2. Améliorer les services intercités**

L'offre actuelle quotidienne est constituée de quatre aller-retours Ajaccio-Bastia et d'un aller-retour Bastia-Corte ; un aller-retour Ajaccio-Corte et deux aller-retours Ponte Leccia-Calvi.

- A L'objectif à long terme est d'offrir entre six et huit aller-retours par jour sur l'axe Bastia-Corte-Ajaccio et quatre aller-retours par jour entre Calvi et Ponte Leccia. Les missions seraient constituées par des trains semi-directs ou express en fonction des heures. L'objectif est de viser des parcours Ajaccio-Bastia aux alentours de 3h contre 3h40 actuellement.
- A Pour la ligne projetée en Plaine orientale, l'objectif est également d'offrir entre six et huit aller-retours par jour.
- A L'augmentation de l'offre est conditionnée d'une part par la mise en place d'une signalisation moderne sur le réseau et d'autre part par l'acquisition de nouvelles rames.

## **3. Développer de nouveaux services**

#### **Les services saisonniers**

En haute saison, les besoins en matière de fréquence et d'amplitude horaire diffèrent significativement de ceux observés le reste de l'année. L'offre de transport doit tenir compte de ces fluctuations.

- A Concernant la navette Île-Rousse-Calvi, les fréquences seront augmentées ainsi que les amplitudes horaires.
- A Ailleurs, des grilles horaires adaptées pourront être étudiées, tenant compte de temps de parcours et d'amplitude horaires différents de ceux liés notamment aux déplacements domicile-études.

***Les services spéciaux dédiés aux grandes manifestations***

Les grandes manifestations (foires, manifestations sportives, festivals...) représentent des enjeux de déplacement importants avec des problématiques de stationnement difficiles à résoudre. Le train est bien adapté sous réserve de certaines conditions :

- disponibilité du matériel et possibilité de faire des renforts de compositions ;
- localisation des événements par rapport à la gare ;
- élaboration de plans de transport spécifiques ;
- gestion commerciale ;

Il s'agit donc d'un enjeu important pour l'organisation des déplacements mais qui doit s'étudier en amont en fonction des possibilités techniques d'exploitation et d'accueil des voyageurs. Une étude globale devra être engagée sur le sujet.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 10 : DEVELOPPER L'INTERMODALITE ET L'ECOMOBILITE

### 1. Le schéma de l'intermodalité

La création sur l'ensemble du territoire insulaire d'un réseau cohérent de pôles d'échanges multimodaux constitue une condition nécessaire à une réduction de l'usage de la voiture individuelle et à un développement du recours aux transports en commun et aux nouveaux services de mobilité. Les pôles d'échanges constituent en effet des plateformes privilégiées pour articuler transports collectifs (chemin de fer notamment) et modes alternatifs (vélo, autopartage, covoiturage).

#### Créer un réseau de pôles d'échanges intermodaux

Les pôles d'échanges multimodaux sont par définition des lieux où sont regroupés plusieurs services de mobilité. La géographie des services disponibles en Corse ou susceptibles de l'être dans un avenir plus ou moins proche invite à établir une typologie différenciée de ces pôles selon le nombre de services de mobilités disponibles.

- A Dans les villes disposant d'un port de commerce, l'articulation devra être recherchée entre gare maritime, gare routière, gare ferroviaire et TCSP. Des études de faisabilité seront conduites en 2015.
- A A court terme, les quatre aéroports de l'île devront se voir dotés de services de transport en commun améliorés permettant au minimum de les relier avec le pôle urbain et l'arrêt ferroviaire le plus proche. A côté de l'adaptation des horaires et des fréquences à ceux des vols, cela passe par la création d'arrêts de transports en commun de qualité, bien situés, et d'un accès facilité depuis les aéroports.

La fréquentation des aéroports d'Ajaccio et de Bastia est d'environ 2,5 millions de passagers par an. L'acheminement se fait quasiment exclusivement par la route malgré la contrainte des parkings payants et de l'absence de motorisation des touristes. Or, les lignes ferroviaires passent à proximité (moins de 2 km) et pourraient jouer un rôle attractif dans l'acheminement des voyageurs depuis les villes centre ou vers Corte grâce aux trains Grande Ligne. L'enjeu d'une meilleure connexion avec les dessertes ferroviaires est donc important.

- A A moyen terme, pour les aéroports d'Ajaccio et de Bastia, l'amélioration de l'interconnexion des aéroports via la liaison avec le réseau chemin de fer devra être étudiée.
- A Pour un certain nombre de gares ferroviaires, situées notamment en périurbain, l'intermodalité renvoie à la création ou l'adaptation de parkings automobiles et d'arrêts de cars à proximité pour permettre un rabattement plus efficace des voyageurs à destination du pôle urbain.
- A De façon générale, les pôles multimodaux les plus importants (dans les ports, aéroports et gares principales) devront être dotés d'infrastructures légères permettant l'usage de modes alternatifs à la voiture en solo : places de stationnement réservées pour le covoiturage, les véhicules d'autopartage, les vélos. De même, leur accessibilité aux piétons devra être soigneusement étudiée.

#### Développer des services dans les pôles d'échanges intermodaux

- A Les pôles d'échanges multimodaux doivent pouvoir accueillir des services dédiés facilitant la pratique des mobilités douces. Il peut s'agir par exemple de consignes à vélos dans les gares ferroviaires et routières, de services de location – voire de réparation – de vélos.
- A La définition des différents services par type de pôles d'échange fera l'objet d'une étude à court terme qui visera à identifier les besoins à court et moyen terme et qui en précisera les modalités d'organisation et de gestion.

### **Création d'une centrale de mobilité**

La création d'une centrale de mobilité revêt une importance fondamentale pour faciliter un recours accru aux modes de déplacement de personnes alternatifs à la voiture en solo. Il faut avoir conscience que les systèmes d'information multimodale sont la clé de l'organisation de la mobilité<sup>14</sup>.

**A** Il s'agit de créer un portail de multimobilité centralisant l'ensemble des données relatives aux trajets, horaires, tarifs des différents services de transports collectifs, intérieurs et extérieurs et pouvant offrir les services suivants : regroupement des offres et des données, calcul d'itinéraires, prévisions de trafic, module billettique.

Concernant les transports intérieurs, il s'agit de relier à un serveur tous les véhicules des transports collectifs, ainsi que les solutions de mobilités complémentaires pour donner une information en temps réel à l'utilisateur. Celle-ci peut aller de l'information « brute » sur le temps d'attente avant le passage du prochain bus, jusqu'à une information « intelligente » présentant le mode de transport le plus rapide vers son lieu de destination.

Les données doivent être considérées comme libres d'accès. Leur mise à disposition implique donc que cette mise à disposition soit organisée par la puissance publique. Ces informations doivent de plus pouvoir être disponibles sur les moyens de communications mobiles (smartphones, tablettes, etc.).

### **Favoriser l'interopérabilité des réseaux publics de transport**

#### ***Mettre en place la tarification intermodale***

L'agglomération d'Ajaccio bénéficie d'un dispositif intermodal permettant aux habitants d'utiliser le bus et le train sur le périmètre de la CAPA<sup>15</sup>. Ce dispositif est très utilisé.

- A** Il pourrait être envisagé sur l'agglomération de Bastia où les habitants de la périphérie ont le choix d'utiliser le bus ou le train.
- A** Au niveau régional, il pourrait être envisagé des titres de transport ou des cartes donnant accès aux trains, aux cars départementaux et aux bus urbains.

La problématique concerne à la fois les résidents de l'île ainsi que les touristes pendant la période estivale. Une étude sur les dispositifs tarifaires possibles est prévue par la Collectivité Territoriale de Corse.

#### ***Etudier l'adaptation de la billettique***

- A** Il s'agit de permettre l'enchaînement de plusieurs déplacements faisant appel à des modes différents de transport public en utilisant un même titre de transport.

Un tel système peut s'envisager au sein d'un bassin de vie. Il implique une coordination entre différentes autorités organisatrices et opérateurs de transport afin d'organiser la répartition des recettes, le contrôle, l'articulation des horaires et des fréquences, etc.

### **Définir les modalités de l'intervention publique**

La mise en œuvre de l'intermodalité requiert l'intervention commune des collectivités présentes sur un territoire :

- Les autorités organisatrices de transports pour l'organisation, le financement et la gestion des services dédiés.

---

<sup>14</sup> Centre d'analyse stratégique, 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux, Rapports et documents n° 47.*

<sup>15</sup> CAPA : Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien.

- Les collectivités en charge de la planification et de l'aménagement urbains, pour que soit assurée la prise en compte des projets de pôles dans les documents de planification ainsi que la maîtrise du foncier nécessaire.

Cette collaboration peut se faire via des conventionnements entre collectivités ou via la création d'une structure collective (de type syndicat mixte) regroupant différentes autorités organisatrices.

- A** Le SRIT retient le principe d'étudier les modalités (techniques, financières, organisationnelles) de réalisation d'un tel système.
- A** Il prévoit par ailleurs de présenter un rapport annuel à l'Assemblée de Corse sur l'avancement de la mise en œuvre d'un schéma d'intermodalité.

## **2. Le déploiement de services d'éco-mobilité**

Le déploiement de nouveaux services de mobilité constitue un moyen incontournable pour réduire le recours à la voiture comme mode quasi-exclusif de déplacement des personnes. Ces nouveaux services relèvent principalement de modes de déplacements routiers. Il s'agit essentiellement du co-voiturage, du transport à la demande et de l'autopartage. Ils apparaissent particulièrement adaptés aux territoires ruraux et périurbains. Ils concernent la mobilité entre les unités villageoises, les pôles de proximité et les pôles de rang supérieur de l'armature urbaine, et principalement par la création de liaisons ponctuelles en milieu rural.

Ces nouveaux services peuvent aussi concerner l'utilisation de navettes maritimes soit comme transports urbains ou périurbains dans certains golfes, soit comme dessertes interurbaines de pôles urbains existants ou en projet sur des portions du littoral difficilement accessibles par la route (façade nord-ouest de l'île, Cap Corse).

### **Les principes d'organisation**

#### ***Le covoiturage***

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer un trajet commun. Le covoiturage peut être proposé par des acteurs différents : centrales de mobilité, associations, entreprises, individus. Il peut aussi être organisé de différentes manières, en particulier par la mise en relation conducteurs/passagers sur un site internet (à l'image du service mis en place par le Point Info Energie de Bastia).

Les opérateurs qui mettent en communication « covoitureurs » et « covoiturés » peuvent être des associations ou des collectivités (intercommunalités, conseils généraux). Le service suppose généralement de ses utilisateurs l'adhésion à une charte, notamment pour fixer la participation aux frais de déplacement sans que cela ne constitue un revenu soumis à imposition.

#### ***Le transport à la demande***

Ce type de transport est notamment précisé par l'article 26 du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes. Le transport à la demande est un service de transport de personnes dont certaines caractéristiques sont déterminées en fonction de la demande des utilisateurs, telles que les points de départ et d'arrivée, les itinéraires, les horaires ou les fréquences.

Il s'agit d'un service public, dont l'organisation relève des différentes autorités organisatrices de transport, selon le territoire sur lequel s'exerce leur compétence.

#### ***L'autopartage***

L'autopartage est un service permettant à ses usagers de partager un parc de véhicules, selon des modalités variables. Il est notamment défini dans l'article 54 de la loi du 13 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2). Différentes modalités sont possibles : la mise en commun de véhicules entre

particuliers, sous forme d'activité commerciale par une entreprise privée ou sous forme de service public par une collectivité territoriale.

Cette segmentation peut opérer selon le territoire concerné :

- Un modèle urbain dans les agglomérations denses. Il peut prendre des formes d'organisation différentes, à l'image du service Autolib mis en place par le Grand Lyon ou du système coopératif Citiz à Marseille et Avignon ;
- un modèle périurbain, sur des parcs privatifs ou semi-privatifs appartenant à des entreprises ou des collectivités : le véhicule d'entreprise devient une voiture particulière le week-end pour les salariés de l'entreprise ;
- un modèle rural, entre particuliers, notamment avec la deuxième voiture du ménage.

### Le transport collectif maritime

L'organisation de transports collectifs maritimes vise deux types de services, urbains et périurbains d'une part, interurbains d'autre part. Dans le premier cas, il s'agit de services qui pourraient être organisés au sein de golfes présentant une urbanisation importante. Cela concerne en premier lieu le golfe d'Ajaccio, en second lieu le Valinco.

La desserte interurbaine peut s'envisager pour des portions du littoral dont les accès par la route apparaissent malaisés. Il s'agit de portions du littoral situées sur la côte occidentale de l'île et le Cap Corse.

Le SRIT propose l'étude dans un premier temps d'une navette maritime entre Calvi et Ajaccio. Ce service pourrait constituer un délestage possible du trafic routier en haute saison. Il a donc vocation à fonctionner prioritairement durant celle-ci. Son extension possible au reste de l'année pourra être envisagée au vu des résultats observés en saison touristique.

Une étude équivalente pourra être réalisée dans un second temps pour le segment Ajaccio-Bonifacio ainsi que pour le Cap Corse.

Outre l'évaluation du niveau de demande auquel ces services seraient susceptibles de répondre, les études devront en particulier porter sur les conditions de navigabilité, qui constituent un paramètre de premier rang pour la mise en œuvre de liaisons à l'extérieur des parties protégées des golfes.

### Les modalités d'un soutien public

Le SRIT retient le principe d'une intervention publique destinée à accélérer la mise en œuvre de services d'écomobilité adaptés aux différents territoires urbains, ruraux et périurbains.

- ▲ Sur un plan général, ce soutien passe essentiellement par le financement d'un système d'information et de communication. Ce système pourrait prendre la forme d'une centrale de mobilité, dont les modalités sont décrites au point 1 ci-dessus.
- ▲ On peut aussi envisager la mise en place d'aides au montage de coopératives (y compris entre particuliers) destinées à mettre en œuvre des services de covoiturage, d'autopartage, etc.
- ▲ Par ailleurs, la réussite de la mise en œuvre de ces nouveaux services implique dans certains cas l'évolution de pratiques relevant des autorités organisatrices de transport.
- ▲ Ainsi, pour le covoiturage, des mesures sans coût financier significatif pourraient porter sur les points suivants :
  - Permettre aux covoitureurs de prendre en charge des covoiturés aux arrêts de lignes régulières de transports ;
  - permettre l'organisation d'un covoiturage pour les transports scolaire en zone rural peu dense, avec un dispositif d'agrément et la possibilité de reverser l'allocation individuelle de transport au covoitureur ;

- A** Enfin, les collectivités doivent mettre en place une politique de stationnement adaptée, particulièrement en milieu urbain dense, à travers notamment la création de places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage ou utilisés pour le transport à la demande.
- A** Concernant les navettes maritimes, l'organisation des services pourra par exemple être envisagée sur la base de délégations de service public auprès d'opérateurs privés, Compte tenu de l'étendue des territoires potentiellement concernés par ces services, une coopération des autorités organisatrices de transports apparaît dans tous les cas indispensable.

### **3. Le développement d'itinéraires cyclables**

La pratique du vélo constitue une alternative non marginale aux déplacements en voiture individuelle dans le cadre de la mobilité quotidienne, en premier lieu dans les zones urbaines et périurbaines telles que les baies d' Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile-Rousse, Porto-Vecchio. Son développement implique que soient assurées des conditions de sécurités minimales à ses utilisateurs. Celles-ci renvoient notamment à la création de pistes ou d'itinéraires cyclables et d'espaces de stationnement sécurisés.

- A** Le SRIT préconise la généralisation d'initiatives telles que le schéma des mobilités douces élaboré par la Communauté d'agglomération du pays ajaccien.
- A** La question du stationnement revêt aussi un intérêt primordial, tant sur les lieux d'habitat que d'emploi, qui doit être pris en compte dans les documents de planification (SCOT, PLU, PDU) et les projets d'aménagement.

L'accessibilité à la pratique du vélo peut aussi devenir un critère d'attractivité touristique supplémentaire pour la Corse, notamment vis-à-vis de clientèles originaires d'Europe du nord, fortement attachées à cette pratique. L'étude d'un schéma régional peut trouver une pertinence dans cette perspective, en identifiant des liaisons longues interurbaines, en particulier dans les zones littorales ou celles dénuées de relief trop marqué.

- A** La création d'un itinéraire sur la Plaine orientale pourrait constituer le premier maillon de ce schéma régional dans la mesure où le relief et les problèmes de circulation se prêtent bien à l'utilisation du vélo.
- A** La réutilisation des anciennes emprises ferroviaires lorsqu'elles ne sont plus exploitables pour le train pourrait aussi être une bonne solution. Cela permettrait d'offrir un itinéraire sécurisé, convivial tout en valorisant le patrimoine ferroviaire.
- A** La première action retenue par le SRIT est de faire adopter le schéma vélo régional dont l'élaboration a été confiée par la CTC au Comité régional cycliste.

## ORIENTATION 5 : LA MOBILITE DES BIENS

### ➔ AXE STRATEGIQUE 11 : L'AMELIORATION DE LA CHAINE LOGISTIQUE

#### 1. La création de plateformes logistiques reliées aux futurs terminaux portuaires d'Ajaccio et de Bastia

La gestion actuelle des flux de marchandises, à l'import comme à l'export, est actuellement basée sur le transport maritime par ferries ou cargos rouliers. Ce sont des remorques, tractées ou non, qui sont embarquées ou débarquées des navires.

A l'import, ces flux sont principalement destinés à la grande distribution. Ils sont estimés à environ 350 000 tonnes<sup>16</sup>. Les marchandises arrivent la plupart du temps déjà palettisées pour pouvoir être réceptionnées dans les centres de stockage des enseignes installées dans l'île.

Ce système est extrêmement souple et a fait ses preuves depuis plusieurs dizaine d'années. Néanmoins, il induit probablement un renchérissement des marchandises importées et une perte d'activité en Corse. Les enseignes installées en Corse dépendent de plateformes logistiques pour la plupart installées dans le sud de la France. Les activités de dégroupages effectuées sur celles-ci pour les flux destinées à l'île induisent une rupture de charge dont le coût est reporté sur les marchandises importées en Corse.

Face à cela, il apparaît indispensable de préserver une évolution à long terme du transport maritime de fret vers une conteneurisation qui pourrait s'avérer bénéfique pour l'île à deux titres. L'arrivée de conteneurs réexpédiés depuis des ports de transbordement situés en Méditerranée (Malte, Gioia Tauro, etc.) induirait probablement une diminution du prix des produits importés du fait de la suppression des coûts de dégroupage. Par ailleurs, le dégroupage effectué dans l'île y induirait une activité supplémentaire qui aujourd'hui lui échappe, permettant le transfert d'une partie de la plus-value liée au transport vers l'économie insulaire. L'enjeu reste néanmoins d'évaluer si les conditions existent qui pourraient conduire des ports de l'île à capter à terme une part du trafic conteneurs issu ou à destination d'un ou plusieurs ports conteneurs de Méditerranée occidentale.

Une telle évolution suppose une réorientation, au moins partielle, des flux d'importations de l'île, avec l'organisation de relations stables avec d'autres ports de la Méditerranée occidentale.

**A** Cette évolution implique de prévoir les réservations foncières suffisantes qui permettraient à terme d'accueillir les plateformes logistiques destinées à réaliser les activités de dégroupage. Celles-ci ne sont pas nécessairement situées à l'intérieur des enceintes portuaires, mais devront dans tous les cas être facilement reliées aux terminaux portuaires et aux réseaux terrestres de transports de marchandises.

**A** A moyen terme, les ports pourraient proposer des espaces dédiés aux activités de dépalettisation au sein des futurs terminaux fret.

<sup>16</sup> OEC, 2013, *Etude de la vulnérabilité de l'économie corse à ses approvisionnements en produits pétroliers*.

## 2. La question de la logistique urbaine

Cette orientation implique de favoriser des politiques locales d'accompagnement volontaristes, portant sur le partage de la voirie et la régulation du stationnement de surface ainsi que sur le développement de centres de gestion de marchandises dans les hypercentres ou les secteurs urbains denses ou historiques.

Le SRIT n'a pas vocation à arrêter de solution figée en la matière. Néanmoins, des solutions en matière de gestion du foncier nécessaire, d'organisation, etc. ont déjà été expérimentés hors de Corse. Elles pourraient être retenues dans le cadre du schéma si elles recueillent un accord de l'ensemble des partenaires associés à son élaboration. Plusieurs pistes d'actions sont proposées ci-après.

### *Un maillage d'espaces logistiques*

Contrairement à ce que connaissent de nombreux territoires sur le continent, la Corse ne connaît pas un éloignement important des plateformes des centres-villes. Néanmoins, la nécessité d'une amélioration de la gestion du « dernier kilomètre » y est tout autant prégnante, particulièrement dans les deux agglomérations principales. Elle constitue en effet une condition essentielle d'un maintien à long terme des commerces dans les centres-villes.

**A** A côté des plateformes situées dans le périurbain proche, il apparaît aujourd'hui nécessaire de créer en centre-ville un ensemble d'espaces logistiques de taille variable. Ceux-ci devraient être systématiquement envisagés lors de projets de réhabilitation de friche urbaine ou de construction de parking souterrain.

Ces espaces peuvent se décliner selon des tailles très différentes, depuis les centres de distribution urbaine (tels que ceux de Monaco ou de La Rochelle) jusqu'aux automates de type consigne automatique (en service dans certains parkings à Paris).

### *Une utilisation mutualisée*

Les centres de distribution urbaine s'accompagnent souvent d'une mutualisation des flux. Cela correspond d'une part à une utilisation commune de véhicules routiers de transports, permettant de limiter le nombre de déplacements à vide, d'autre part à la possibilité de partager des aires de stockage.

**A** Le confortement de telles plateformes peut passer une évolution vers une utilisation multiple : lieu de stockage pour les commerçants, de matériel pour les artisans ayant des chantiers en centre-ville, voire lieux de collectes de déchets recyclables (cartons, palettes, etc.).

Ces différentes possibilités conduisent généralement à une amélioration globale du service tout en diminuant les nuisances environnementales et en terme d'occupation d'espace. Elles impliquent l'organisation d'une coopération entre les usagers potentiels, c'est-à-dire entre transporteurs et entre commerçants. La mise en place d'une telle organisation pourrait constituer une évolution positive des missions opérées par les chambres de commerce et d'industrie.

De telles implantations supposent enfin que soit anticipée suffisamment en amont la question de la disponibilité du foncier.

### *Le stationnement*

L'aire de livraison répond à une nécessité d'approvisionnement des commerces en évitant de perturber la circulation. La création planifiée et le contrôle du respect de ces emplacements doivent servir l'idée d'un meilleur partage de la voirie dans un souci de vitalité des centres urbains.

Les enjeux portent sur :

- la taille et le nombre des aires de livraison par les aménageurs en fonction du choix des emplacements ;
- le contrôle du stationnement pour l'ensemble des véhicules, pour éviter l'occupation indue des aires de livraisons ;
- le contrôle de l'acte de livraison pour empêcher les livraisons par des non-professionnels.

Le SRIT préconise que l'ensemble de ces orientations soit notamment pris en compte dans le cadre d'une intégration de la distribution dans les plans de déplacements urbains réalisés par les deux agglomérations d'Ajaccio et de Bastia.

## ORIENTATION 6 : LES ENJEUX DE PILOTAGE ET DE COORDINATION

Deux freins peuvent principalement être aujourd'hui identifiés à la mise en œuvre de politiques de transport mieux à même de répondre aux enjeux d'amélioration des conditions de mobilité des personnes et des biens dans l'île, sur le double plan de la qualité de service et environnemental : la connaissance lacunaire des principaux déterminants de la mobilité intérieure et la coordination insuffisante entre acteurs du transport et de l'aménagement.

### ➔ AXE STRATEGIQUE 12 : AMELIORER LA COORDINATION ENTRE ACTEURS DU TRANSPORT A L'ECHELLE DE LA CORSE

#### 1. Améliorer la connaissance de la mobilité

Si la mobilité extérieure est assez bien connue du fait des travaux de l'ORTC<sup>17</sup>, la connaissance de la mobilité intérieure des personnes et des marchandises est très largement lacunaire. Comme indiqué dans le diagnostic, la connaissance des migrations intérieures ne peut s'asseoir sur aucune mesure directe globale et cohérente. Seules quelques informations de billetterie permettent de couvrir une part des transports collectifs de personnes (train, car, bus).

Quant à la mobilité automobile, elle ne peut être qu'appréciée très indirectement à partir de l'analyse croisée des comptages routiers, des consommations de carburant et des parcs automobiles, ou encore des entrées sur le territoire de véhicules accompagnés. Or c'est la mobilité principale aussi bien pour les personnes que pour les biens. Cette méconnaissance se double d'une double imprécision géographique (les comptages mesurant des débits et non des flux) et fonctionnelle (les motifs de déplacement ne sont pas connus).

Or, la connaissance de la mobilité constitue un enjeu stratégique, à la fois comme outil d'aide à la décision dans l'élaboration des politiques de transports et comme outil d'évaluation des résultats de ces politiques. Dès lors, différentes études apparaissent nécessaires : deux d'entre elles sont destinées à mieux appréhender les déterminants de la mobilité des personnes, la troisième portant sur la connaissance de la mobilité intérieure des marchandises.

##### **Enquête mobilité des personnes**

Le SRIT retient la nécessité de réaliser différentes enquêtes relatives à la mobilité des personnes. Celles-ci porteront d'une part, sur la mobilité quotidienne des résidents et d'autre part, sur la mobilité en haute saison. Ces enquêtes devront être menées, dans la mesure du possible dans le respect de la méthodologie du CEREMA, la mieux appropriée (enquêtes ménages déplacements, enquêtes grand territoire, enquêtes cordons...). Un regard particulier sera porté sur les agglomérations d'Ajaccio et de Bastia où les enjeux de mobilité sont particulièrement prégnants.

##### **Étude de la mobilité des marchandises**

**A** Le SRIT préconise que soit réalisée une étude sur les transports routiers de marchandises à l'intérieur de l'île afin de mieux connaître où sont les enjeux de trafic selon le type de fret transporté (produits de grande distribution, produits de carrière et agrégats, etc.) et selon le sens (import ou export).

<sup>17</sup> ORTC : Observatoire régionale des transports de Corse

Une telle étude pourrait être portée par un groupement associant l'ensemble des parties prenantes : CTC, départements, CCI.

## **2. Développer les lieux d'échange entre les acteurs**

### ***L'observation de la mobilité***

L'enjeu est ici d'améliorer les conditions de collecte, d'analyse et de mise à disposition des données relatives à la mobilité intérieure.

**A** Le SRIT préconise de pérenniser le travail du groupe de travail transports existant au sein de l'observatoire du développement durable.

Il s'agit d'articuler le suivi et l'analyse de l'ensemble des indicateurs liés à la dynamique des territoires de l'île, notamment le logement et la mobilité. Cette dynamique pourra déboucher sur la création d'un observatoire spécifique dédié à ces questions.

### ***Initier des journées régionales d'échange sur la mobilité***

**A** Il s'agit d'organiser à échéances régulières (typiquement une fois par an) une journée d'échanges ouverte à l'ensemble des acteurs régionaux du transport.

Le but de ces journées serait au moins double :

- créer une culture commune, notamment en matière de mobilités douces et alternatives à la voiture ;,
- faciliter la diffusion de pratiques innovantes de mobilités par l'échange d'expériences, y compris en provenance de l'extérieur de l'île.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 13 : ARTICULATION URBANISME-TRANSPORT

La nécessité de cette articulation procède du constat que la mise en cohérence des projets d'urbanisation et de transport est devenue une condition de la réussite de la planification urbaine. On ne peut plus penser aujourd'hui l'aménagement d'une zone quelle que soit sa taille, sans considérer simultanément les réponses opérationnelles aux besoins de logements, d'activité et de déplacement.

Sur le seul plan des transports collectifs, leur réussite n'est envisageable que si le lien entre niveau de desserte et densité des secteurs desservis est pris en compte dès le départ. Cette articulation peut être déclinée autour de différents thèmes :

- ▲ Favoriser les PLUI, afin de faciliter une répartition plus harmonieuse des emplois et des logements sur les territoires urbains dans le but de réduire les besoins de déplacements.
- ▲ Mise en place de « comités d'axes », débouchant sur des « chartes » ou des « contrats d'axes », pour favoriser la densification autour des axes de transport en commun.
- ▲ Accroissement du rôle de la puissance publique dans les projets d'aménagement (favoriser les projets de ZAC).
- ▲ Partenariat actif entre la CTC et les collectivités concernées pour une co-construction des projets les plus structurants.
- ▲ Mobilisation de l'outil foncier (OFC) pour permettre une maîtrise du foncier nécessaire (terrains, bâtiments existants, etc.).

### **Les contrats ou chartes d'axe**

Le contrat d'axe n'est pas un outil encadré par des dispositions réglementaires précises. Sous des appellations différentes (contrat, charte, etc.), il s'agit d'une démarche innovante, permettant d'expérimenter des formes de coopération entre acteurs différents en charge d'aménagement urbain et de transports (collectivités, aménageurs, etc.).

Cette contractualisation vise à répondre à différents enjeux :

- maîtriser l'étalement urbain par une compaction favorable aux transports alternatifs à la voiture ;
- permettre un meilleur équilibre financier des réseaux de transports collectifs, en accordant niveau de desserte et densité des secteurs desservis ;
- mise en cohérence des projets de transport public avec les politiques de mobilité douces et de stationnement ;
- mise en œuvre de mécanismes de financement permettant aux collectivités de récupérer une part de la plus-value générée par les projets de transport financés sur fonds publics.

La démarche contractuelle vise ainsi à privilégier les constructions et plus généralement les localisations de logements, de services ou de commerces au voisinage du réseau de transport collectif. Elle passe par un engagement formalisé des partenaires.

Un tel contrat permet de coordonner les calendriers de programmation des projets de transport et d'urbanisme. Il constitue généralement un outil de mise en œuvre de SCOT. Sa signature peut conditionner l'ouverture à l'urbanisation.

- ▲ La restructuration de l'urbanisation dans la Plaine orientale autour de futures gares de chemin de fer apparaît bien adaptée à la mise en œuvre d'un contrat d'axe sur l'ensemble de la microrégion. Cet outil pourrait aussi s'avérer adapté dans les SER identifiés à la périphérie des agglomérations d'Ajaccio et de Bastia.

## ORIENTATION 7 : L'IMPORTANCE DU FAIT URBAIN ET PERIURBAIN

Du point de vue de la mobilité, l'importance du fait urbain en Corse peut être vue à trois niveaux différents, qui portent sur l'économie, l'évolution des pratiques de déplacements et le pilotage des politiques de transport.

Les villes qui accueillent un port ou un aéroport, voire les deux, constituent les points d'entrée et de sortie du territoire, c'est-à-dire les points de contact et d'échange de l'île avec le reste du monde.

Le niveau de qualité de ces infrastructures ainsi que celui de leurs liaisons avec le reste du territoire insulaire constituent des enjeux de premier plan, en particulier au plan économique : gestion de la fréquentation touristique, mobilité des marchandises à l'import et à l'export, etc.

Parmi ces villes, les agglomérations d'Ajaccio et de Bastia assurent des fonctions qui peuvent être assimilées à des fonctions métropolitaines au niveau de l'île. Ces fonctions doivent être renforcées, dans la mesure où elles influent sur l'attractivité et la productivité de l'ensemble du territoire insulaire.

Par ailleurs, c'est dans les villes, et au moins dans les plus importantes d'entre elles, que peuvent être prioritairement envisagées les avancées en matière de déplacements : développement des transports en commun, des mobilités douces.

Enfin, compte tenu des caractéristiques de la mobilité des personnes en Corse (principalement concentrée autour des pôles urbains des bassins de vie), c'est dans les villes que les enjeux liés à une meilleure articulation entre politiques de transport et d'aménagement sont les plus forts.

### **Les Secteurs d'Enjeux Régionaux**

Le Schéma d'Aménagement Territorial (SAT) identifie des Secteurs d'Enjeux Régionaux (SER). Ce sont des zones à forts enjeux de développement urbain soumises à des contraintes, en particulier en matière de préservation de foncier.

Les principaux sont localisés autour d'infrastructures de transports structurantes, qu'il s'agisse de ports, d'aéroports, d'axes routiers ou ferroviaires. On y trouve en particulier les accès aux ports, aux aéroports ou aux pôles urbains.

Sur le plan fonctionnel, ces espaces comprennent des secteurs – pouvant être inclus dans une seule commune ou répartis sur plusieurs communes adjacentes – qui actuellement recensent un nombre important de logements et d'emplois et génèrent de fait des flux quotidiens importants.

Il s'agit donc de territoires dynamiques qui doivent être confortés dans leur rôle de polarité ou faire l'objet d'un traitement qualitatif pour acquérir cette fonction de polarité.

Le périmètre des SER définit une zone de réflexion et non une destination spécifique des sols. Le maintien de la vocation stratégique de ces espaces suppose qu'y soit conduite une véritable structuration sur les plans fonctionnel et morphologique. Ce besoin de restructuration de l'ensemble du tissu économique et urbain passe par la mise en œuvre de procédures d'aménagement globales (de type ZAC par exemple).

## PROGRAMME D' ACTIONS

Sur un plan méthodologique, définir un Espace Mutable en raison d'Enjeux Urbains ou Economiques doit notamment permettre de travailler (par restructuration, requalification, création) le **tissu urbain** dans son ensemble. En ce qui concerne la mobilité et les transports, les principes ainsi énoncés visent notamment à :

- optimiser/rentabiliser les aménagements et équipements existants ;
- favoriser les connexions physiques (à travers la trame viaire interne motorisée (dont le réseau de transports en commun) et piétonne) entre les différents secteurs et différentes fonctions de l'espace ;
- renforcer les relations avec les infrastructures de transports (port, aéroport, gare), les équipements structurants (centre d'affaire, équipement culturel, centre de recherche, etc.) et les centres urbains à proximité (centralité urbaine) ;

La liste de ces espaces mutables ainsi que les prescriptions qui s'y appliquent sont définies dans les livrets 4 et 5 du PADDUC. Les prescriptions spécifiques aux transports, en particulier celles portant sur les liaisons routières et ferroviaires, sont alors précisément traitées dans ce cadre.

Néanmoins, lorsque des solutions en termes d'infrastructures ou de services sont d'ores et déjà identifiées, alors même qu'elles concernent des SER, elles sont prises en compte dès à présent dans le SRIT.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 14 : LA FONCTION METROPOLITAINE DES AGGLOMERATIONS D'AJACCIO ET BASTIA

A l'instar de ce qui peut être observé dans l'ensemble du monde développé, le développement des métropoles contribue à renforcer l'attractivité des territoires où elles sont localisées. On constate ainsi l'existence de systèmes urbains de portée régionale arrimés aux réseaux nationaux par l'intermédiaire des principales aires urbaines constituant le pivot des échanges.

Les trajectoires de croissance dont peuvent bénéficier les métropoles régionales sont associées au fait qu'elles disposent de facteurs tels que l'accessibilité aux infrastructures de transport les plus importantes, les aménités, la présence de services, le patrimoine<sup>18</sup>. A de rares exceptions près, on constate ainsi qu'en Europe la productivité moyenne des urbains est de loin supérieure à la productivité moyenne de la zone<sup>19</sup>.

Du fait de l'accroissement considérable des aires de déplacements des citoyens, les fonctions métropolitaines ne sont plus strictement concentrées dans les centres urbains mais davantage réparties sur l'ensemble des aires urbaines. Cette centralité métropolitaine demeure néanmoins dans l'aptitude de la ville à impulser des flux d'échanges de marchandises, de services et d'idées. Elle implique probablement de repenser l'organisation institutionnelle (extension, renforcement de l'intercommunalité) pour améliorer l'efficacité agglomérative et réduire les inégalités intra-urbaines<sup>20</sup>.

En Corse, les deux agglomérations d'Ajaccio et de Bastia occupent cette fonction métropolitaine. Néanmoins, l'organisation d'une partie de leur territoire n'apparaît pas à la mesure de cette fonction. Le développement urbain que l'on peut observer tant au sud de Bastia qu'au nord-est d'Ajaccio a conduit à une périurbanisation désordonnée bien que massive. L'absence d'organisation morphologique et fonctionnelle de ces zones nuit à la fois à leur attractivité et à leur productivité.

Ce handicap peut être rapproché de deux effets positifs que l'on attribue aujourd'hui aux villes. On constate en effet que les processus de croissance qui peuvent intervenir à la suite d'innovations trouvent place dans les villes pour des raisons liées à la centralité, aux économies d'agglomération, à l'accessibilité des marchés globaux, etc. Par ailleurs, la nouvelle économie repose, plus encore que l'économie industrielle traditionnelle, sur des rencontres, des échanges d'idées et la proximité physique des acteurs, toutes caractéristiques que l'on rencontre prioritairement dans les villes. La structuration des aires urbaines d'Ajaccio et de Bastia doit avoir pour objectif de renforcer leur dynamique métropolitaine et en fait clairement des espaces stratégiques sur les plans urbain et économique.

Sachant que « la force de l'urbain [...] mêle coprésence et mobilité » (cf. note 20), la question des transports et de la mobilité revêt dans cette optique une importance particulière. Dans les limites de son périmètre d'intervention, le SRIT a vocation à proposer les voies d'un renforcement de cette fonction métropolitaine.

Dans le domaine des transports et de la mobilité, ce renforcement peut ainsi être envisagé autour de trois axes :

- Renforcer la place de la Corse au sein des réseaux européens et méditerranéens de transports avec les grands équipements figurants dans l'axe stratégique 1 ;
- placer le système de mobilité métropolitain au cœur du projet urbain ;
- articuler planification urbaine et liaisons avec le reste du territoire insulaire.

<sup>18</sup> DATAR, *Observatoire des territoires, Rapport 2011*.

<sup>19</sup> J. Levy, M. Lussault, 2013, *Mondialisation, périurbanisation et urbanité*.

<sup>20</sup> F. Gaschet, C. Lacour, 2002, *Métropolisation, centre et centralité, Revue d'économie régionale et urbaine*.

## 1. Le système de mobilité métropolitain au cœur des projets urbains

Le SRIT doit conforter la place des projets de mobilité au cœur des projets urbains des deux agglomérations. Les nouveaux aménagements portuaires constituent une partie importante, voire le cœur, de projets urbains propres à modifier le visage des deux villes principales. Ces projets ont vocation à renforcer le rôle d'interface extérieur/intérieur des deux agglomérations. De ce fait, la qualité des futures liaisons de ces nouvelles infrastructures avec chacune des agglomérations et avec le reste du territoire insulaire doit être en rapport avec les ambitions affichées pour ces nouvelles infrastructures.

Ces liaisons renvoient notamment à la mise en place de pôles d'échanges multimodaux. Leur positionnement est évidemment une condition de première importance vis-à-vis de la qualité du service qu'ils sont appelés à rendre. Comme déjà indiqué dans l'orientation 4 – Axe stratégique 10, cela requiert dans chaque cas l'intervention commune des collectivités concernées:

- les autorités organisatrices de transports pour l'organisation, le financement et la gestion des services dédiés ;
- les collectivités en charge de la planification et de l'aménagement urbains, pour que soit assurée la prise en compte des projets de pôles dans les documents de planification ainsi que la maîtrise du foncier nécessaire.

### Les enjeux sur l'agglomération bastiaise

#### *Le renforcement du lien ville-port autour du port de la Carbonite*

- ▲ A Bastia, la création du nouveau port au lieu-dit la Carbonite est au cœur du projet urbain de développement du sud de la ville.
- ▲ Sur le plan de la mobilité, la nécessaire articulation des différents modes de déplacements présents sur le site amène à la création d'un pôle d'intermodalité. Celui-ci devra permettre :
  - de relier la gare maritime et les transports collectifs urbains et interurbains (bus, cars, trains) permettant aux passagers de disposer de liaisons aisées tant avec le centre-ville de Bastia qu'avec d'autres centres urbains en périphéries ou plus lointains ;
  - aux habitants des quartiers de Lupino et de Montesoro de disposer d'un véritable accès pédestre à la mer.

#### *La restructuration du bassin Saint-Nicolas du port de Bastia*

Celui-ci doit se faire en lien avec les orientations arrêtées dans le SMVM et le SAT. Elle implique aussi la mise en œuvre d'une réflexion prospective incluant la ville et l'agglomération sur les évolutions souhaitables pour cette infrastructure.

#### *L'articulation entre mobilité urbaine et périurbaine*

Elle porte sur deux points principaux :

- ▲ le renforcement du train comme mode de déplacement capacitaire pour la mobilité quotidienne, notamment la mobilité domicile-travail ;
- ▲ la modernisation de la gare et la reconfiguration du quartier autour de la gare.

## Les enjeux sur l'agglomération d'Ajaccio

### **Le plan de développement du port de commerce et l'aménagement urbain du fond de baie**

A Ajaccio, le projet urbain est en grande partie structuré autour des questions de transport : réaménagement des emprises ferroviaires, déplacements du dépotage de produits pétrolier et du terminal de fret maritime, aménagement de nouveaux quartiers et de nouvelles voiries au nord et à l'est du centre-ville (création d'une voie nouvelle (pénétrante Nord-Est) entre Caldaniccia et le Stiletto).

Le projet portuaire est un élément important de cette réorganisation d'ensemble. Il prévoit la création d'un nouveau terminal par extension du site de Saint-Joseph qui permettra d'accueillir deux navires rouliers de 215 mètres ainsi qu'un navire vraquier de 150 mètres. Le nouveau terminal sera spécialisé pour le fret non-accompagné, permettant d'y accueillir de manière privilégiée les activités les plus pénalisantes pour la circulation et la qualité de l'air.

Il est important de souligner la cohérence forte entre le Schéma Directeur Portuaire et les différentes requalifications urbaines, routières et ferroviaires prévues et financées par la CTC.

### **L'articulation entre mobilités urbaine, périurbaine et interurbaine**

Ces évolutions doivent permettre :

- A** la mise en place d'un TCSP en complémentarité de l'offre ferroviaire ;
- A** la création d'un pôle d'échange multimodal (bateau, train, TCSP, modes doux) : son emplacement devra être étudié en tenant compte en particulier du déplacement du terminal portuaire à Saint-Joseph et du maintien de la gare-voyageurs en centre-ville.
- A** le prolongement de la desserte en TCSP jusqu'à la gare maritime et routière ;
- A** le développement du service périurbain selon deux axes :
  - en direction de Mezzana et de la plaine de Peri : la voie ferrée est ici bien positionnée par rapport à l'axe de Mezzana alors que la desserte périurbaine actuelle va être renforcée,
  - en direction de Porticcio et de la rive sud du golfe : concernant l'axe de Porticcio, des études complémentaires devront préciser les modalités d'amélioration possible (rabattement vers la voie ferrée, navette maritime, nouveau service routier) ;
- A** l'aménagement de pôles intermodaux (train, bus, car, modes doux) à Mezzana et Caldaniccia ;
- A** la mise en œuvre progressive du schéma directeur des liaisons douces.

## 2. Les liaisons avec le territoire insulaire

### **Les lignes ferroviaires et routières intercity**

La constitution d'un réseau de service ferroviaire et routier entre les principales villes de Corse doit constituer une évolution pour les prochaines années. Les principales liaisons ferroviaires sont les lignes Ajaccio – Corte – Bastia et Bastia/Ajaccio – Calvi

Les principales liaisons routières sont les lignes Ajaccio–Sartène –Porto Vecchio/Bonifacio ; Bastia–Porto Vecchio/Bonifacio ; Ajaccio–Cargèse–Calvi ; Corte–Aléria.

Le niveau d'offre visé a minima est d'un aller-retour par jour avec une fréquence augmentée en haute saison. Ces lignes auraient une vocation semi-directe avec arrêt systématique dans les principales villes et facultatif dans les communes plus petites.

***L'aménagement des infrastructures routières vers les pôles intermédiaires et de proximité***

La réalisation d'infrastructures routières destinées à désengorger la périphérie des principales agglomérations doit être pensée dans l'optique de ne pas en faire de nouveaux vecteurs de périurbanisation. L'on sait en effet que l'amélioration du réseau routier autour des villes a été en France un moteur fondamental de l'étalement et de l'éparpillement urbain depuis les années 1960. En raccourcissant les temps de parcours, les voiries à grand gabarit sont une incitation à l'éloignement entre lieux de résidence et emplois.

- A** Les nouvelles voiries périurbaines devront viser davantage l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses.
- A** De plus, elles devront systématiquement inclure des voies de circulation dédiées aux autres modes de déplacement, qu'il s'agisse des transports collectifs ou des modes doux.

## ➔ AXE STRATEGIQUE 15 : LES POLES URBAINS COMME LIEUX PRIVILEGES DE DEVELOPPEMENT DE MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS A LA VOITURE

Du fait des migrations alternantes et de la densité de la population, le milieu urbain requiert des politiques spécifiques pour préserver le cadre de vie et en conséquence, diminuer les émissions de polluants et gaz à effet de serre. En zone urbaine dense, le développement de systèmes de transports collectifs performants doit être amplifié et étendu aux dessertes périurbaines. Cet impératif est renforcé par le fait que ce mode de transport est la condition d'un développement de modes de déplacements alternatifs : vélo, marche à pied, autopartage, etc.

### 1. Articulation avec les politiques de stationnement

Le développement des modes de transports alternatifs repose aussi sur des politiques de stationnement dans les villes articulant des dispositions complémentaires pour réduire l'usage de la voiture. Le SRIT préconise la mise en place de dispositifs incitatifs destinés à favoriser la mise en œuvre de politiques de gestion plus ambitieuses du stationnement par les communes :

- A Extension du stationnement payant et du stationnement à durée limitée en ville.
- A Création de parkings périphériques à proximité immédiate des points d'arrêts des réseaux de transports collectifs, en premier lieu du réseau de train périurbain.
- A Réduction des places de parking sur les lieux de travail, pour inciter au covoiturage.
- A Création de places dédiées aux véhicules de covoiturage ou en autopartage dans les parkings publics et sur la voirie.
- A Augmentation du nombre de places réservées aux vélos en voirie.

### 2. Le développement des infrastructures de mobilité douce

- A Sur les infrastructures nouvelles : mise en place de réserves foncières pour TC + vélo (et piéton en urbain)
- A Sur les opérations de modernisation : favoriser l'accessibilité des piétons et des vélos lorsque cela est possible
- A La Collectivité Territoriale de Corse réalisera en priorité les aménagements de traverses routières dans les villes disposant d'un schéma d'accessibilité et de mobilité douce.

### 3. Le développement de motorisations non émissives dans les centres urbains

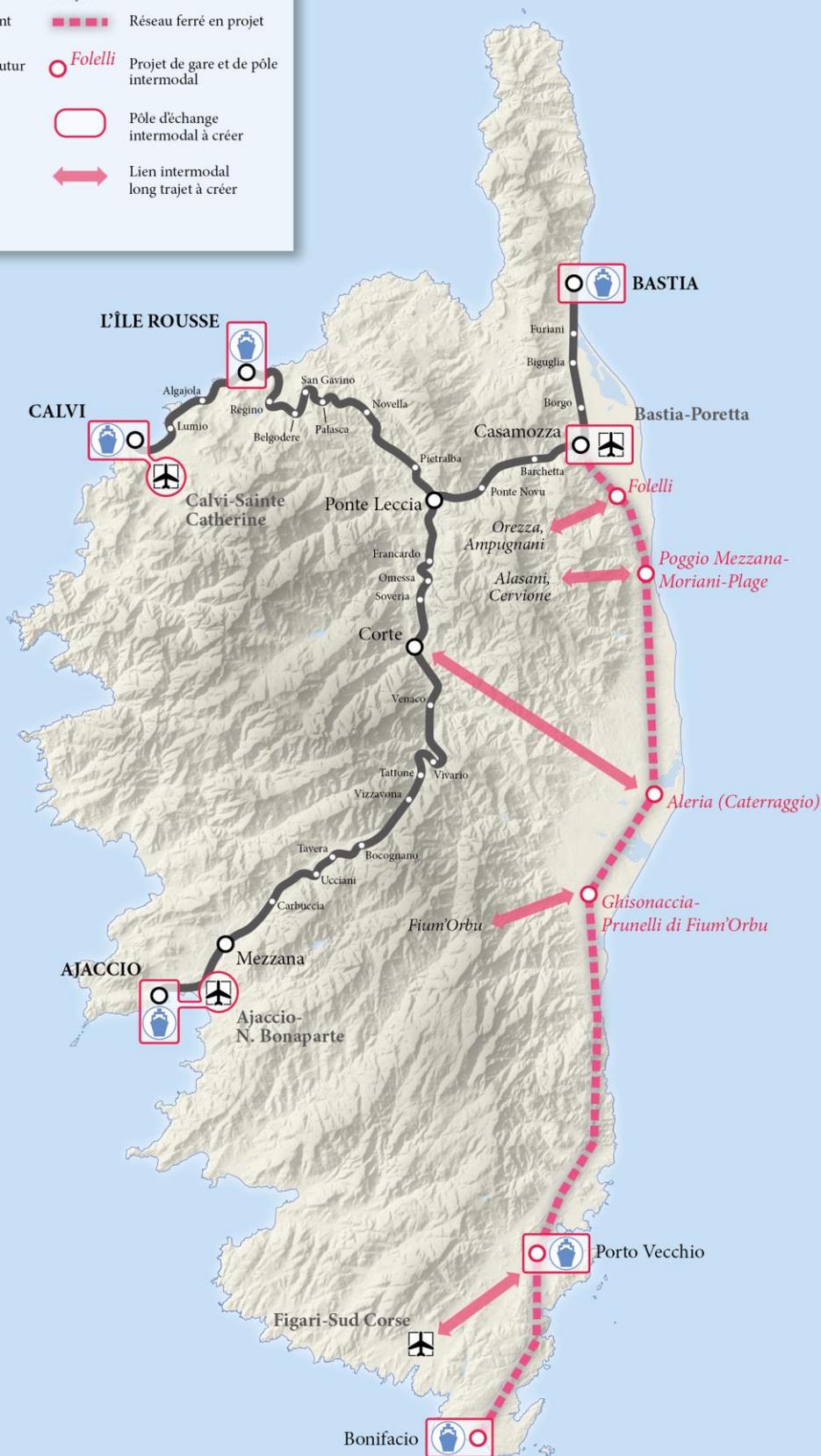
L'objectif est ici de réduire les émissions de polluants susceptibles d'affecter la santé humaine dans les zones urbanisées denses. Cette mesure concerne prioritairement des véhicules de services municipaux ou de livraisons, utilisés principalement dans les centres-villes.

- A Elle pourrait consister en un dispositif régional incitatif destiné à promouvoir l'acquisition par des communes ou des groupements de communes d'une part, par des sociétés de transports ou de messagerie d'autre part, de véhicules électriques ou même de véhicules (triporteurs par exemple) à traction humaine et à assistance électrique pour les livraisons de petite messagerie.

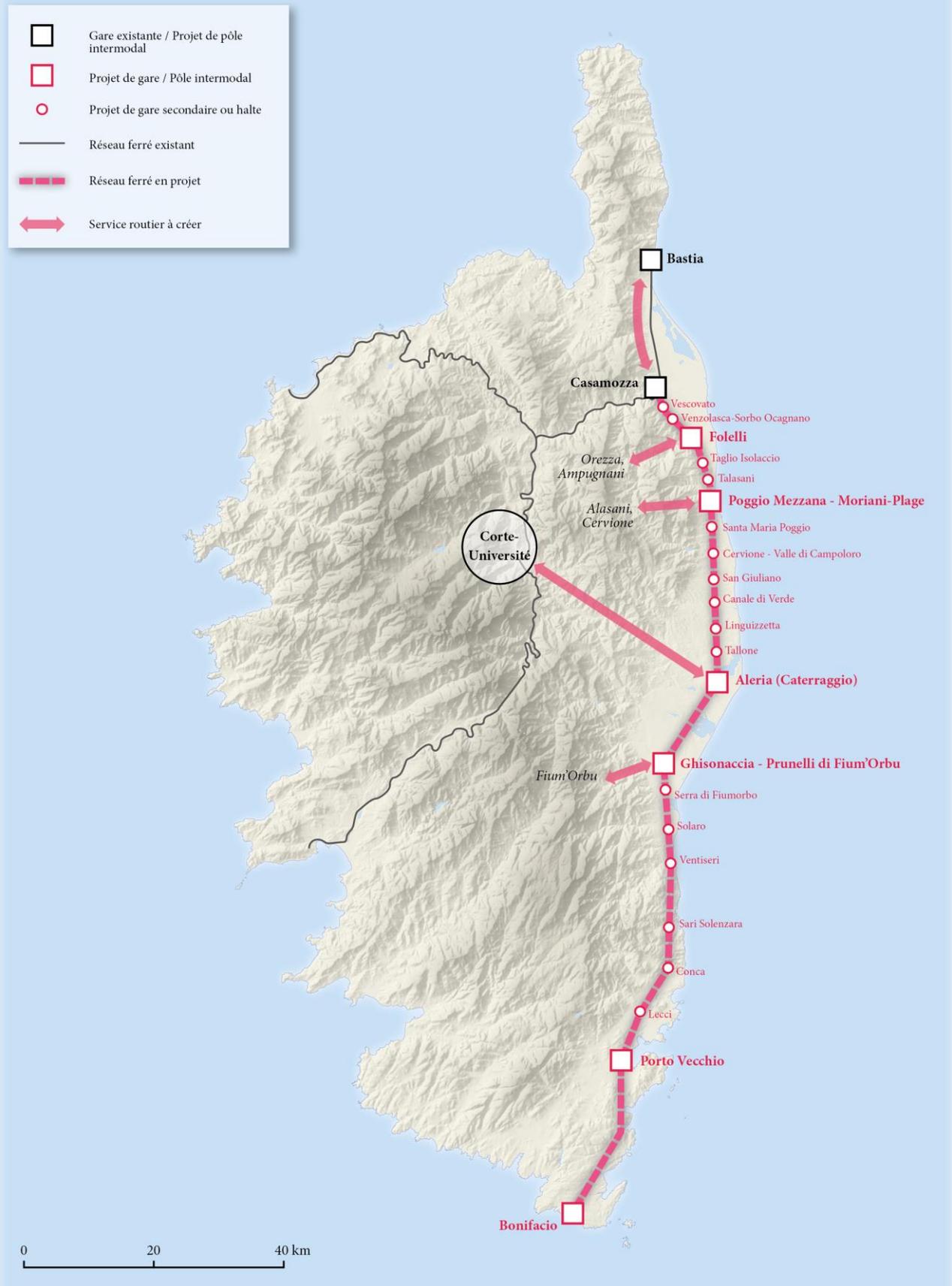
# ③ LES CARTES DU SRIT

# Carte n°1 - Infrastructures de transport et enjeux d'intermodalité (Axe stratégique 8)

Existant	Projet
Réseau ferré existant	Réseau ferré en projet
Gare principale et futur pôle intermodal	<i>Folelli</i> Projet de gare et de pôle intermodal
Gare secondaire	Pôle d'échange intermodal à créer
Port	Lien intermodal long trajet à créer
Aéroport	

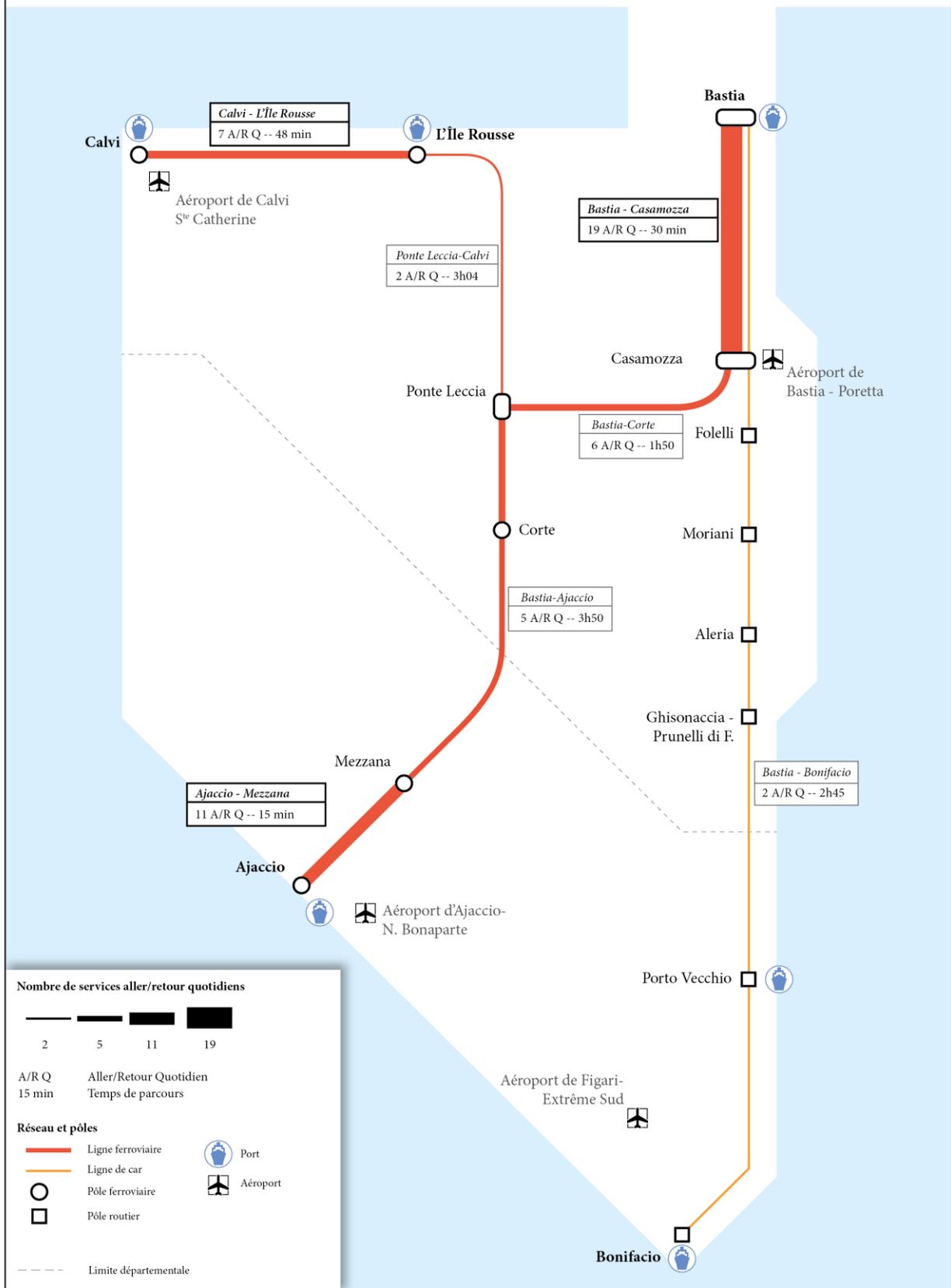


Carte n°2 - Future desserte ferroviaire Casamozza - Bonifacio (Axe stratégique 7)



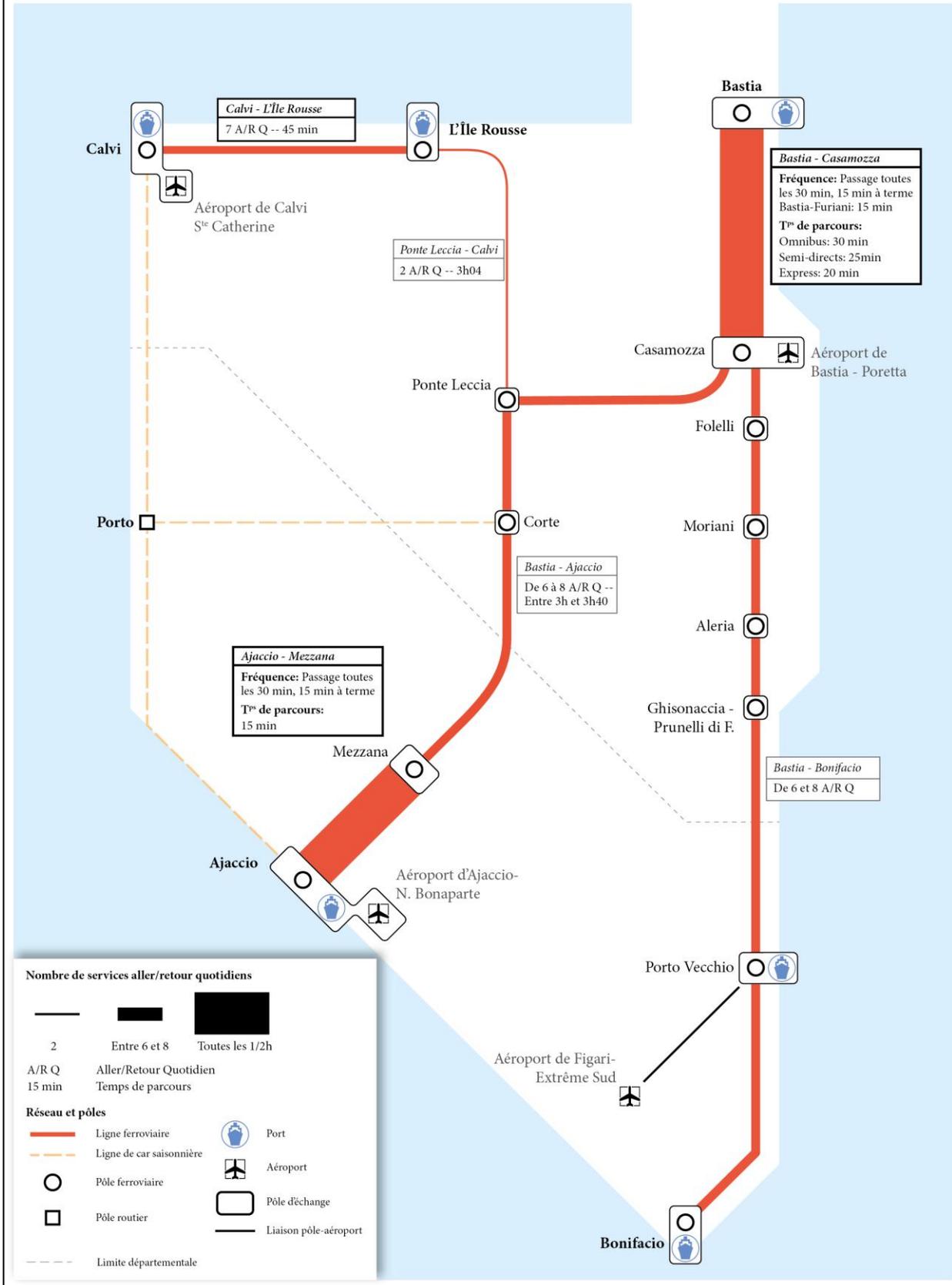
Carte n°3-1 - Services ferroviaire et routier d'intérêt régional - Services actuels

(Axe stratégique 8 et 9)

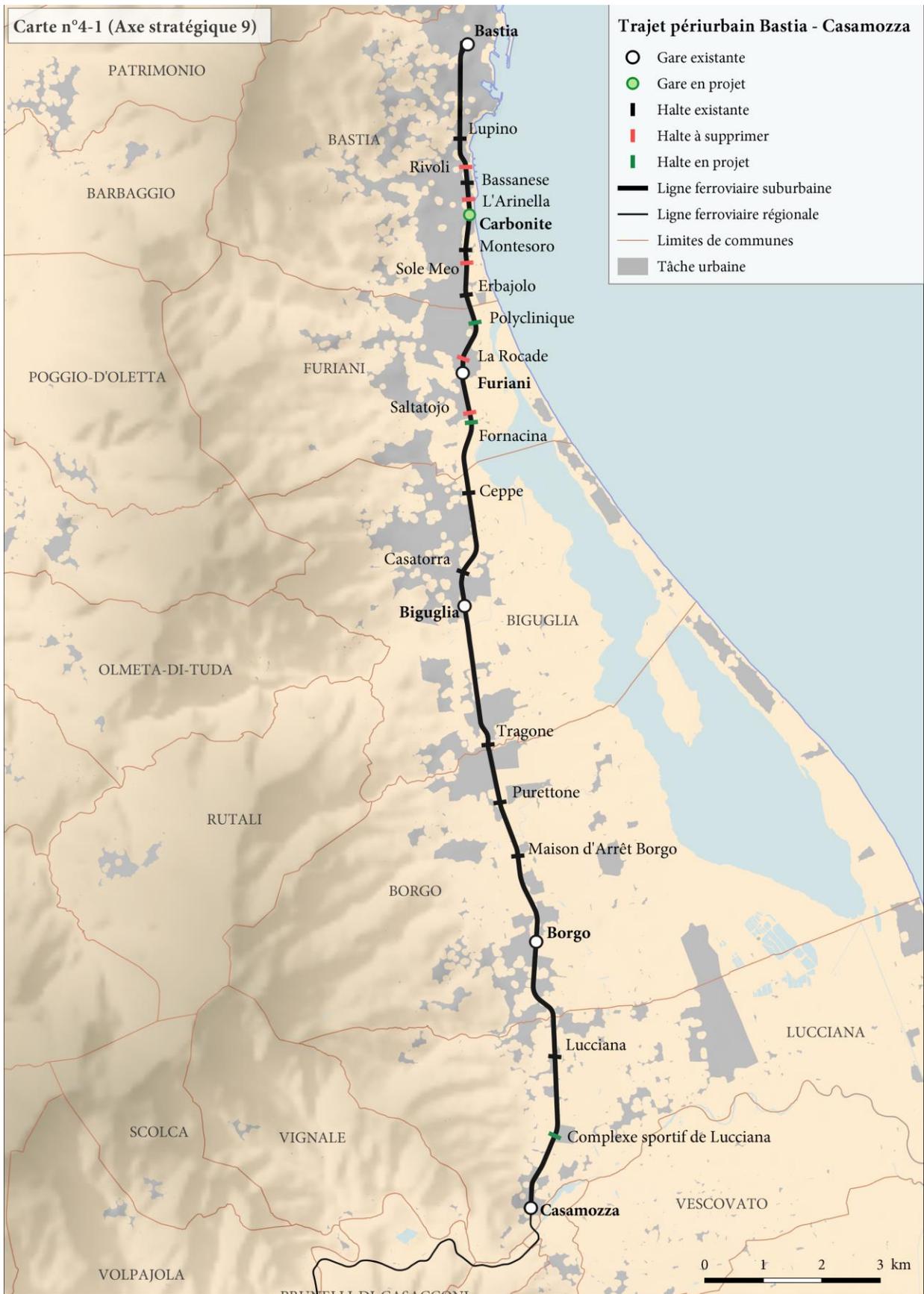


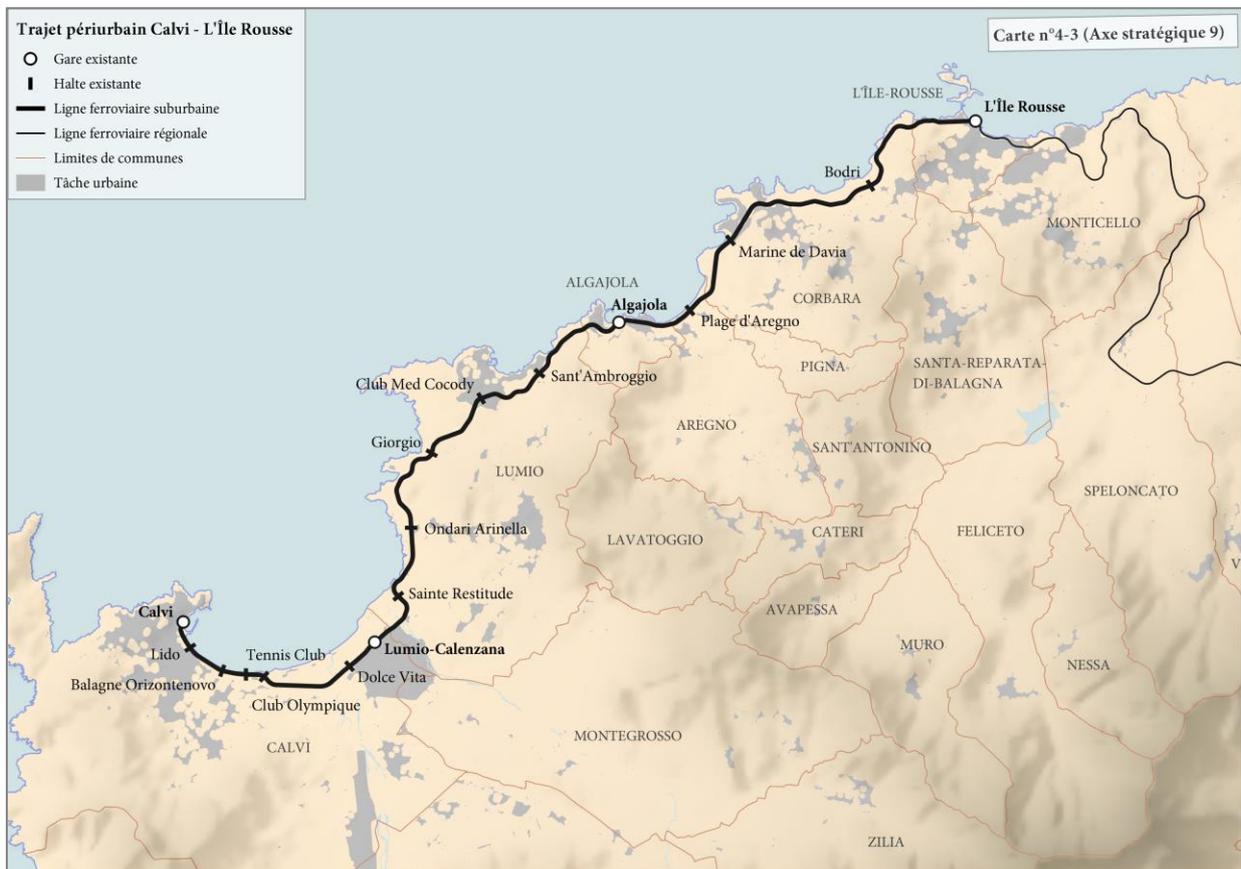
Carte n°3-2 - Services ferroviaire et routier d'intérêt régional - Projets

(Axe stratégique 8 et 9)



Carte n°4-1 (Axe stratégique 9)

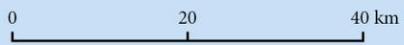




### Carte n°5 - Itinéraires cyclables (Axe stratégique 10)

**Itinéraires cyclables à développer:**

-  Urbains/périurbains
-  Touristiques
-  Interurbains à aménager /baliser
-  Localités
-  Agglomérations



# GLOSSAIRE

- AOT : Autorité Organisatrice de Transport
- AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain
- ATC : Agence du Tourisme de la Corse
- CAB : Communauté d'Agglomération de Bastia
- CAPA : Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien
- CCVU : Commande Centralisée pour Voie Unique
- CET : Centre d'Enfouissement Technique
- CFC : Chemins de Fer de la Corse
- CMN : Compagnie Méridionale de Navigation
- CPDP : Comité Professionnel Du Pétrole
- CPER : Contrat de Projet Etat Région
- CTC : Collectivité Territoriale de Corse
- DOCUP : DOCUMENT Unique de Programmation
- DSP : Délégation de Service Public
- FEDER : Fonds Européen pour le Développement Régional
- GES : Gaz à Effet de Serre
- GPM : Grands Ports Maritimes
- IGN : Institut Géographique National
- INSEE : Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques
- LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
- OEC : Office de l'Environnement de la Corse
- ORTC : Observatoire Régional des Transports de Corse
- PDU : Plan de Déplacements Urbain
- PEI : Programme Exceptionnel d'Investissement
- PIB : Produit Intérieur Brut
- PO : Programme Opérationnel
- PTU : Périmètre de Transport Urbain
- RN : Route Nationale

Ro-Ro : Roll on – Roll off

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SAEML: Société Anonyme d'Economie Mixte Locale

SNCM : Compagnie Nationale Corse Méditerranée

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

SRIT : Schéma Régional d'Infrastructures et de Services de Transports

TC : Transport en Commun

TEP : Tonne Equivalent Pétrole (kTep : kilo tep)

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

<i>Carte 1-Aire urbaine d'Ajaccio : évolution du taux d'équipement des ménages 1999-2008</i>	33
<i>Carte 2-Les aménagements du port d'Ajaccio</i>	56
<i>Carte 3-Les aménagements du port de Bastia</i>	57
<i>Carte 4-PEI 2007-2013 : projets de transports</i>	69
<i>Figure 1-Modes de desserte de la Corse</i>	11
<i>Figure 2- évolution du Nombre de passagers vers la corse</i>	13
<i>Figure 3- variation annuelle du nombre de passagers par mode</i>	14
<i>Figure 4- géographie des hinterlands</i>	16
<i>Figure 5- répartition des parts de marché par compagnie</i>	17
<i>Figure 6- stock estimé de visiteurs en 2011</i>	18
<i>Figure 7- tableau des distances des liaisons maritimes</i>	19
<i>Figure 8- Evolution des parts de marché Corse-Continent (Source : ORTC)</i>	20
<i>Figure 9-Marchandises transportées entre le continent français et la Corse en 2013 (Source ORTC)</i>	21
<i>Figure 10-evolution des parts des ports continentaux</i>	22
<i>Figure 12-part de la pointe estivale (Source : OEC, 2013, Etude de vulnérabilité)</i>	24
<i>Figure 13-Comparaison historique, des trafics aériens sur la période 1992 -2012</i>	25
<i>Figure 14-Répartition des actifs selon le mode de transport pour se rendre au travail en Corse et en France en 2008 (Source : ARTELIA d'après INSEE)</i>	29
<i>Figure 15-densité de trafic routier en moyenne annuelle et saisonnalité</i>	31
<i>Figure 16-réseau de chemin de fer</i>	34
<i>Figure 17-Evolution de l'offre kilométrique</i>	35
<i>Figure 18-Evolution de la fréquentation</i>	35
<i>Figure 19-Répartition des consommations finales en Corse, avec et sans prise en compte de l'aérien et du maritime (Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)</i>	39
<i>Figure 20-Répartition des consommations des transports par énergie</i>	40
<i>Figure 21-répartition des consommations d'énergie finale des transports en incluant le tourisme (Source : ARTELIA d'après le bilan 2008 ADEME-OEC)</i>	41
<i>Figure 22-évolution comparée du transport roulier, du transport passagers et du pib</i>	43
<i>Figure 23-Saisonnalité des immatriculations</i>	43
<i>Tableau 1- entrées/sorties par plateforme et par mode</i>	17
<i>Tableau 2-Estimation pour les années 2010 (parcs, analyse des entrées sorties etc.) et 2011 (comptages partiels extrapolés) de la circulation routière en véhicules.km</i>	30
<i>Tableau 3-Evolution de la circulation routière autour d'Ajaccio (Source : CTC)</i>	32
<i>Tableau 5-Estimation des voyageurs km « collectifs »</i>	36
<i>Tableau 6-Répartition des consommations énergétiques des transports en corse en 2008</i>	40
<i>Tableau 7-Bilan des consommations des transports en incluant le tourisme</i>	41
<i>Tableau 8-Exemples d'effets de coupures urbaines par les infrastructures automobiles en corse</i>	53



Agence d'Aménagement Durable, de Planification et d'Urbanisme de la Corse

Ancienne clinique Ripert

5, rue Prosper Mérimée

CS 40001 - 20181 Ajaccio Cedex 1

Tél : 04 95 10 98 64