

**DIAGNOSTIC TERRITORIAL STRATEGIQUE
PROGRAMMES EUROPEENS 2014-2020
REGION CORSE**

Type de la fiche : fiche thématique territoriale (Corse) liée à l'Annexe I G

Thème de la FICHE :

Objectif thématique n° 7 correspondant à l'objectif UE : « PROMOUVOIR LE TRANSPORT DURABLE ET SUPPRIMER LES GOULETS D'ETRANGLEMENTS DANS LE RESEAU PRINCIPAL D'INFRASTRUCTURES »

Tableau AFOM

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Volonté affirmée des AOT de co-produire 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 Schémas directeurs routes et fer adoptés pour les dix prochaines années Existence d'un PTU sur l'aire urbaine d'Ajaccio et définition d'une politique de voirie et de déplacements par l'agglomération de Bastia Existence d'un réseau ferroviaire reliant les principales agglomérations et ayant bénéficié d'un programme de renouvellement important Développement de l'aire urbaine bastiaise au sud le long de l'axe ferroviaire Réseau étendu de ports et aéroports 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> Saisonnalité des flux (tourisme) qui induit des phénomènes de pointes posant des problèmes de capacité sur les infrastructures de transports Très faible taux de recours aux transports en commun (hors scolaires) Absence d'enquête ménages-déplacements <p>Une offre de service encore insuffisamment étoffée sur le réseau ferroviaire</p> <p>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)</p> <p>Insuffisance de formation dans les métiers liés aux transports par route ou par fer</p>
Opportunités	Menaces
<p>Démarches de planification à bonne échelle : élaboration en cours du plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) ; projets de ScoT ; élaboration en cours du SRCAE</p> <ul style="list-style-type: none"> Refonte du schéma de transport collectif du département de Haute Corse en 2013 Mise en œuvre de démarches volontaires de type Agenda 21 Taux d'usage d'internet supérieur à la moyenne nationale Pouvoir de proposition d'adaptations réglementaires 	<ul style="list-style-type: none"> Volatilité du prix du pétrole et effets importants sur les coûts d'exploitation de certains modes de transport (aérien, ferroviaire) <p>Plafonnement du taux de versement transport pour les agglomérations inférieures à 100 000 habitants</p> <p>Augmentation des phénomènes climatiques exceptionnels et impact sur les infrastructures de transport</p>

Enjeux	Importance (+, ++, +++)
Enjeux généraux identifiés au niveau national et vérifiés au niveau régional	
Aide aux investissements d'infrastructures ou de service pour un rééquilibrage des parts modales en faveur des modes plus vertueux (moins émissifs en GES et moins énergivores)	+++
Prendre en compte la durabilité du transport y compris dans sa dimension sociale	+++
Désenclaver les territoires isolés	++
Création ou modernisation de voies ferroviaires de desserte des territoires <ul style="list-style-type: none"> → Électrification de sections sur certains axes → Doublement de certaines lignes → Maintien des petites lignes ferroviaires à très faible trafic 	+++

Diversifier les choix modaux et évolution du rôle de l'automobile	+++
Amélioration des conditions de l'offre et amélioration des conditions de l'information sur l'offre	+++
Développer les conditions de la durabilité de l'accessibilité aux territoires isolés	++
Développer la prise en compte du développement des transports durables dans les stratégies territoriales intégrées et développer l'ingénierie nécessaire sur les territoires	+++
Anticipation des besoins de qualification dans le domaine des transports collectifs et de la logistique	++
Aide à la mobilité de tous les habitants dans un contexte de vieillissement de la population et de renchérissement du coût de l'énergie par le déploiement de solutions complémentaires aux véhicules individuels (y compris services itinérants) et solutions multimodales	+++
Développer la prise en compte du développement des transports durables dans les stratégies territoriales intégrées et développer l'ingénierie nécessaire sur les territoires y compris dans le cadre des stratégies touristiques, y compris transports « doux »	+++

Enjeux spécifiques au niveau régional

- La résolution des problèmes de trafic routier des deux grandes agglomérations (50% des déplacements routiers de la population corse concentrés dans les deux principales agglomérations) : report modal vers le transport collectif, et fluidification de la circulation (nouvelle pénétrante et création d'une offre de TCSP à Ajaccio, nouveaux aménagements routiers et déplacement du port de commerce hors du centre-ville à Bastia
- L'amélioration de la performance et de l'offre de service ferroviaires : réduction du temps de trajet entre Bastia et Ajaccio, augmentation des cadencements, notamment en péri-urbain
- Le développement de l'intermodalité entre les différents modes de transport et la réalisation de pôles multi-modaux à Bastia, Ajaccio et en Balagne
- La mobilisation du potentiel de développement des modes doux dans les principales agglomérations et la limitation du recours à la voiture particulière
- Le développement des moyens de transports innovants ou nouveaux (cabotage maritime, véhicule électrique, TCSP, ...)
- Le déploiement de l'usage de nouvelles technologies (information voyageurs, billetterie unique ...) et leur appropriation par les usagers pour le développement de l'offre alternative ou renforcée des transports collectifs
- L'optimisation des transports collectifs entre les principales villes
- La gestion de la variabilité du trafic (sur-fréquentation périurbaine estivale)
- Le désenclavement de certains villages en période hivernale
- Le renforcement de la collaboration entre les autorités organisatrices de transports et l'amélioration de la gouvernance des transports
- La modernisation et l'adaptation de l'offre portuaire et aéroportuaire

Les orientations stratégiques possibles en réponse au diagnostic

- Traiter les zones de congestion routière en agglomération en favorisant le report modal vers les transports en commun et les modes de déplacement doux, en complétant le réseau viaire et en délocalisant les zones de fret hors des hyper-centres

- Améliorer la performance et l'offre de service ferroviaires : réduire le temps de trajet entre Bastia et Ajaccio, augmenter les cadencements, notamment en péri-urbain,
- Développer l'intermodalité et créer des pôles multi-modaux
- Développer des moyens de transports innovants ou nouveaux (cabotage maritime, véhicule électrique, TCSP,...)
- Déployer l'usage de nouvelles technologies (informations voyageurs, billetterie unique, ...) et leur appropriation par les usagers pour le développement de l'offre alternative ou renforcée des transports collectifs
- Optimiser les transports collectifs entre les principales villes
- Gérer la variabilité du trafic (sur-fréquentation périurbaine estivale)
- Désenclaver les villages isolés en période hivernale
- Améliorer la gouvernance impliquant les autorités organisatrices de transports
- Maintenir l'acquis portuaire et aéroportuaire

PARTIE 2 : DECLINAISON TERRITORIALE DE LA THEMATIQUE

Déclinaison territoriale	Enjeux et orientations stratégiques concernant la thématique traitée dans la fiche
1. territoires ruraux	Désenclaver les territoires ruraux en développant les infrastructures de transport
2. territoires périurbains	Faciliter l'usage des transports collectifs avec la création des pôles intermodaux de rabattement Anticiper le développement périurbain au sud de l'aire urbaine bastiaise en réalisant les études de réouverture de la ligne ferroviaire de la côte orientale Accroître les réseaux de transports en commun afin de limiter le recours à la voiture individuelle
3. territoires urbains	Faciliter l'usage des transports collectifs par la simplification des pratiques multimodales et la création des pôles multimodaux d'Ajaccio, Bastia et Calvi Améliorer les services de transports avec la création d'un TCSP à Ajaccio et la création de croisements ferroviaires à Bastia et Ajaccio Accroître les réseaux de transports en commun et favoriser les modes doux afin de limiter le recours à la voiture individuelle Mieux prendre en compte la thématique des déplacements dans la planification et les aménagements urbains
4. mer - littoral	Pérenniser les infrastructures littorales existantes en renforçant les ouvrages maritimes de protection.
5. interrégional	
6. transfrontalier	Faciliter les pratiques multimodales par la mise en place d'un portail d'information multimodal
7. transnational	

Priorités transversales UE	Enjeux et orientations stratégiques concernant la thématique traitée dans la fiche
Développement durable	<p>Diminuer les points de congestion routière et les émissions de polluants atmosphériques dans les villes tout en assurant un accès du fret maritime au plus près des besoins par la délocalisation du port de commerce au sud de Bastia et le développement du pôle fret de Saint-Joseph à Ajaccio.</p> <p>Favoriser le report modal sur les transports collectifs par la création d'un TCSP à Ajaccio, le développement des infrastructures ferroviaires sur les aires urbaines d'Ajaccio, Bastia et littoral de la Balagne, la réalisation des pôles d'échanges multimodaux</p> <p>Lutter contre le phénomène croissant de précarité énergétique</p>
Protection de l'environnement	<p>Diminuer les émissions de polluants atmosphériques dans les villes et la pollution sonore par la résorption des points de congestion et le développement des transports en commun et de l'intermodalité, et par le recours à des énergies moins émettrices de GES et de particules</p>
Efficacité énergétique	<p>Diminuer les consommations en favorisant le développement de transports à énergie électrique ou au GNV pour les VL, VUL, TC</p>
Lutte et adaptation au changement climatique	<p>Garantir la pérennité des infrastructures de transports, notamment en fonction de l'évolution du trait de côte : renforcer les ouvrages maritimes de protection à Bastia, Ile Rousse et Calvi et la digue de la Citadelle à Ajaccio ; mais aussi en tenant compte de la possible aggravation des phénomènes météo</p>
Prévention et gestion des risques	<p>Garantir la pérennité des infrastructures en montagne : participer aux programmes de recherche sur la sensibilité des lignes ferroviaires de montagne aux risques géologiques</p>
Egalité H/F	
Egalité des chances	<p>Développer des services à la mobilité</p>
Lutte contre les discriminations	<p>Assurer la desserte des territoires ruraux ou enclavés</p> <p>Répondre aux besoins de mobilité des populations non-motorisées</p>

PARTIE 3 : INTERFONDS

En Corse, les enjeux de transports durables concernent presque tous les modes de transport (route, fer, aérien, maritime) et les stratégies d'intervention peuvent concerner tous les fonds :

Le FEDER car il finance les travaux d'études, d'observation de sensibilisation des populations, des touristes et des acteurs aux modes doux de transport (transport collectifs ou en commun, intégration de la problématique dans les documents d'urbanisme, poursuite de la modernisation des transports ferrés, soutenir le développement de TCSP dans certaines ville, modernisation des infrastructures portuaires,...

Le FSE car la formation peut soutenir la formation de certains actifs concernés par la filière logistique

Le FEADER et le FEAMP sont principalement concernés par le financement de réseaux de proximité (circuits courts) et la question de la diffusion aval de leurs produits hors de l'île

L'éventuelle création d'un fonds infrastructures à l'échelle UE devrait tenir compte des situations insulaires et permettre à la Corse de présenter des dépenses éligibles pour renforcer la continuité territoriale.

Les stratégies de développement durable et d'aménagement (PADDUC, SRCAE, Schéma directeur des investissements ferrés,...) ainsi que leurs plans d'actions constituent des outils de cohérence et de référence commun à l'action publique, quelque soit le fonds mobilisé.

Le système d'acteurs mobilisé lors de la mise en œuvre des programmes européens est en partie commun. Ceci justifie de disposer d'une gouvernance et d'une animation de réseaux pluri-fonds (permettant de créer des opportunités de projets supplémentaires) et un travail sur les lignes de partage entre fonds (pour s'appuyer sur système d'animation-instruction-programmation-contrôle sécurisé dès l'amont : gain de temps, diminution des erreurs, meilleur service rendu au porteur de projet, ...).