

Frédéric MARSAL
Résidence Le Faron,
Appartement 336, bâtiment P.
657 avenue du 1^{er} B.I.M.P.
83 130 LA GARDE
fmarsal@wanadoo.fr
Tel : 04 94 14 03 25
Portable : 06 84 03 07 86.

Lettre recommandée AR à M. Philippe MARZOLF,
Président de la CPDP,
1 Boulevard DUGOMMIER,
13 001 MARSEILLE

Contribution au débat sur la LGV PACA.
Pour l'achèvement de la ligne Marseille-Briançon-Oulx-Turin.

La Garde, le 6 juin 2005.

Monsieur le Président,

Vous avez sans nul doute appris par les media la catastrophe survenue samedi 4 courant dans le tunnel du Fréjus.

Outre la perte tragique de deux jeunes hommes, cet accident illustre bien l'extrême fragilité des communications entre la France et l'Italie lorsqu'un seul type de transport, tel que le transport routier, a été développé de façon exagérée au détriment, notamment, du rail.

Il n'y a qu'à se reporter aux craintes des habitants de la vallée de Chamonix qui vont devoir supporter, vraisemblablement pour de longs mois, l'excédent de camions déviés de leur trajet habituel par le tunnel du Fréjus.

Dans le cadre du débat sur la LGV PACA la question du transport des marchandises est une question cruciale aux yeux notamment des habitants de la Région.

Comment optimiser au mieux, dans le respect des habitants et du cadre de vie, le transport de marchandises ?

Une solution, venant compléter le projet de ligne mixte Lyon-Turin, est le percement d'un tunnel, uniquement ferroviaire, sous le Mont-Genèvre, entre les communes de Briançon, dans les Hautes-Alpes et Oulx, dans le Piémont.

Il ne manque que 34 kilomètres afin de relier les deux réseaux. La ligne Marseille-Sisteron-Briançon n'a pas été construite, il y a plus d'un siècle, pour se terminer en cul-de-sac à Briançon. Dès le départ il était convenu qu'elle serait prolongée jusqu'à Turin. Les événements tragiques du 20^e siècle en ont décidé autrement, les relations franco-italiennes ayant été loin d'être, on le sait bien, cordiales, notamment durant la période mussolinienne et la seconde guerre mondiale.

Le percement du tunnel sous le Mont-Genèvre et le raccordement des deux réseaux, français et italien, devrait, bien entendu être complété par la mise en conformité de l'ensemble de la ligne Marseille-Sisteron-Briançon au trafic du fret.

Cette solution, utile, car il est dangereux, et on le voit bien aujourd'hui, de ne miser que sur un gros point de passage, peut être complétée par d'autres solutions qui ont été exprimées lors du débat public.

Je pense notamment à l'ouverture au fret de la ligne Carnoules-Gardanne, qui pourrait notamment, moyennant son correct renforcement et sa modernisation électrique, délester de

l'agglomération toulonnaise, une bonne partie du fret circulant entre Vintimille et Marseille, le Languedoc-Roussillon puis l'Espagne.

Toutes ces mesures doivent, pour être efficaces, être complétées par la prise en compte du ferroutage au niveau des passages frontaliers entre la France et l'Espagne : Cerbère (Pyr.orientales)-Port Bou (Catalogne), nouvelle ligne à grande vitesse (encore faut-il qu'elle soit mixte) Perpignan-Figueras (Catalogne), La Tour de Carol (Ariège-Pyr. orientales)-Puigcerdà (Catalogne), Oloron-Sainte-Marie (Pyr. atlantiques)-Canfranc (Aragon), Hendaye (Pyr. atlantiques)-Irun (Pays basque espagnol).

Enfin, dans le cadre de la circulation des marchandises non périssables (automobiles, machines...) le développement accru du « ferroutage » entre l'Italie, la France et l'Espagne, peut également beaucoup aider à délester nos autoroutes du sud de la France de tous ces camions qui sont perçus par la majorité comme des dangers roulants et des nuisances.

J'espère, monsieur le Président, que cette question du ferroutage sera prise en compte très sérieusement à l'issue du débat public qui s'achève dans un mois.

Il faut la volonté politique publique, maintenant, afin de tordre le cou au tout-camion.

Le citoyen que je suis est en tout cas convaincu de cette nécessité plus qu'urgente.

Je vous prie de croire, monsieur le Président, en ma plus grande considération.