

Le Président
Jean-Noël Guérini
Sénateur des Bouches-du-Rhône

Marseille, le 20 JUIL. 2006

RECU le

24 JUIL. 2006

706

Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la CPDP politique
des transports vallée du Rhône
et arc languedocien
26, boulevard Saint-Roch
84000 AVIGNON

Monsieur le Président,

Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, concerné par le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, a choisi d'exprimer sa position par la présente lettre, en s'associant à la déclaration commune des présidents de Conseils Généraux de gauche, et par une motion proposée à la commission permanente, lors de sa réunion du 21 juillet 2006.

D'abord, il est absolument nécessaire, pour apporter des solutions pertinentes à l'encombrement croissant des infrastructures de transport du couloir rhodanien et de l'arc languedocien, d'élargir la réflexion à l'ensemble de l'arc méditerranéen. La saturation des axes routiers provençaux, la très grande dépendance de l'économie régionale (agriculture, industrie, logistique et tourisme) vis à vis des transports et la possibilité d'aménager des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône doivent être pris en compte dans cette problématique.

Ensuite, il me paraît également important de réaliser rapidement, avant toute mesure autoritaire de limitation de trafics, les projets d'infrastructure promis depuis, quelquefois, plusieurs années. L'amélioration de l'accessibilité de Marseille et de son port reste conditionnée par la réalisation d'un réseau ferré métropolitain incluant le doublement de la ligne Marseille - Aix, la troisième voie entre Marseille et Aubagne, les pôles d'échanges multimodaux et également par l'achèvement du réseau routier et autoroutier avec notamment la L2, les contournements autoroutiers d'Arles et de Port-de-Bouc, la liaison Fos – Salon de Provence.

L'autoroute A51 doit être rapidement poursuivie entre Gap et Grenoble pour constituer un itinéraire Nord – Sud attractif, facilitant le délestage de l'A7. Dans le même ordre d'idée, la percée ferroviaire du Montgenèvre pourrait, à plus long terme, capter les flux de marchandises entre Fos et le Nord de l'Italie.

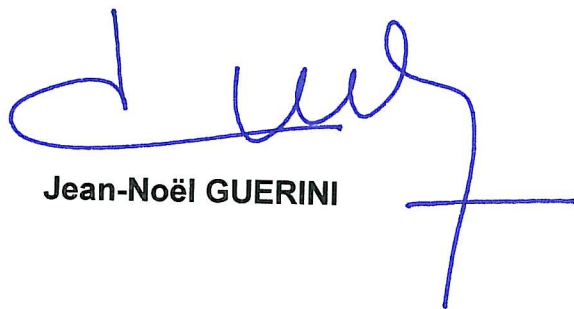
La LGV des métropoles du Sud permettra de réduire les trafics routiers entre, bien sûr, Marseille et Nice, Nice et Paris, mais également entre Toulon et Valence et entre Nice et Perpignan. Elle libèrera également des sillons sur la ligne historique, pour les TER et le fret, confortant ainsi le report modal.

Le développement et le soutien du transport combiné rail – route, l'amélioration et l'extension des infrastructures ferroviaires et du réseau de canaux à grand gabarit notamment entre le Rhône et le Rhin font partie des solutions à privilégier, car ces modes de transport de fret permettent de limiter la saturation des infrastructures routières et présentent des bilans énergétique et écologique plus favorables.

Par contre, la création d'une nouvelle autoroute de liaison, en piémont cévenol, marginaliserait les Bouches-du-Rhône.

Si toutefois, en dernier recours, un accroissement des capacités autoroutières s'avérait inévitable, l'examen des solutions devrait prioritairement intégrer l'amélioration de l'accessibilité du Port Autonome de Marseille, qui, à lui seul génère 80 % du trafic des marchandises dans la vallée du Rhône.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.



Jean-Noël GUERINI