

Politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien

débat public

Claude VALLETTE,
Adjoint au maire de Marseille,
Commission aménagement du territoire
de la CU-MPM
Marseille, réunion de proximité, 21.06.06





POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

On arrive aux conclusions de ce débat

On demande des vraies réponses avec des choix clairs, des calendriers, de la programmation: l'état responsable de la cohérence et de l'impulsion

On confirme une vision territoriale plus large que celle du débat

On insiste sur trois points particuliers sur lequel se mobilise la métropole marseillaise

On précise notre réponse à l'état après la première synthèse du débat

1- La reconnaissance de la fonction portuaire de la métropole marseillaise à l'échelle nationale

PORTS	1990	2000
Ports méditerranéens	29%	35%
Ports du nord	60%	54%

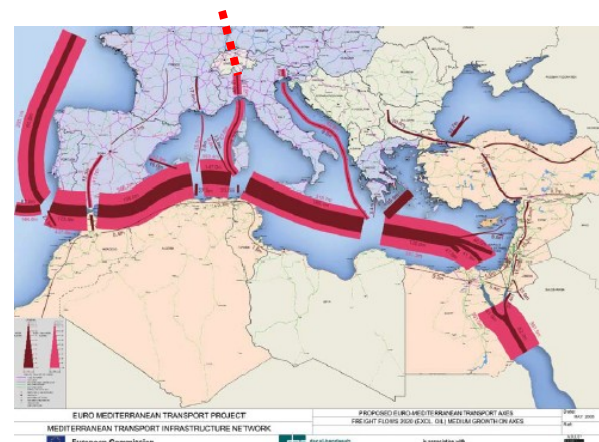
La part respective dans le trafic

PORTS	Trafic
Valence	500%
La Spezia	480%
Gênes	370%
Barcelone	314%
Marseille	66%

*Augmentation du trafic
conteneurs
entre 1985 et 2002*



*Actuellement
prévu*



*Le résultat
dans 20 ans*

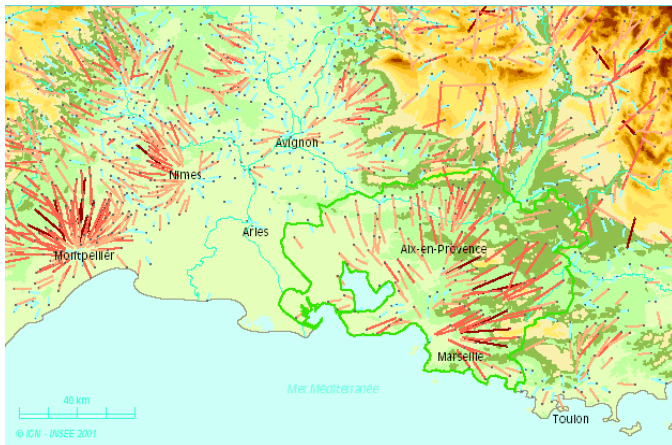
La France a-t-elle une politique portuaire ?

2-L'urgence de la LGV PACA

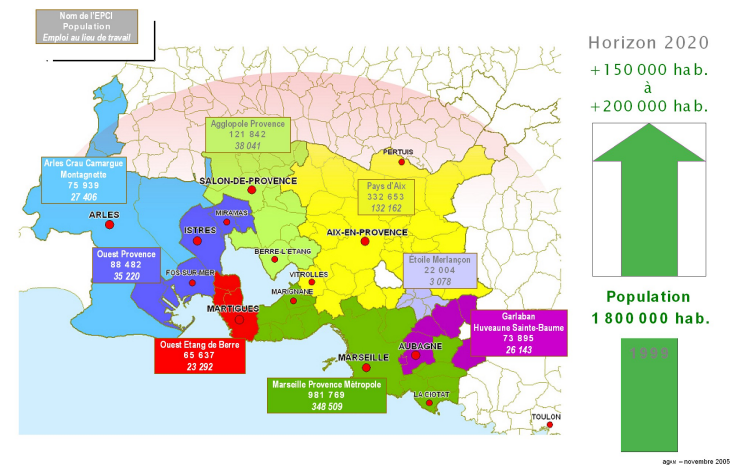


- ◆ Un projet prioritaire pour désengorger couloir rhodanien et arc méditerranéen
- ◆ L'enjeu de la poursuite vers l'Italie
- ◆ L'affectation des sillons existants pour les TER et pour le fret des aires métropolitaines

3- L'enjeu de la proximité et des relations entre les agglomérations



Le delta méditerranéen: 4 millions d'habitants



La métropole marseillaise: 2 millions d'habitants

-La proximité dans La vallée du Rhône et l'arc languedocien:

40% des déplacements

La saturation du couloir rhodanien et languedocien: Quelles réponses?

L'urgence du report modal:

- ◆ le report modal du fret vers le rail, le fleuve ou la mer :

-exemple: augmentation des navettes ferroviaires et fluviales au départ de Fos de plus de 10% par an
-pas de saturation avant de longues années

- ◆ Les voyageurs longue distance (déplacements d'affaire, tourisme avec pointes saisonnières): accélérer le programme TGV

- ◆ Les liaisons de proximité: TER et intercitys

Les corridors alternatifs au couloir rhodanien:

- nord sud autoroutiers: terminer l' A51 et l'A75
- vers l'Italie: tunnel ferroviaire du Montgenèvre, LGV PACA



Les mesures alternatives : des gisements de solutions à creuser

◆ la régulation de l'existant (gestion des autoroutes, etc...)

- Séparer les circulations avec des voies dédiées (TCSP, PL, VP)?

◆ le progrès technologique soutenu

- les énergies renouvelables et les économies d'énergie, un enjeu important pour la politique d'innovation et de recherche-développement (pôle de compétitivité métropolitain)

Les mesures alternatives : des gisements de solutions à creuser

◆ La maîtrise de la mobilité routière

- la fiscalité, une nécessité pour favoriser le report modal pour les marchandises
- pour freiner l'utilisation sur des courtes distances
- redonner un rôle aux anciennes nationales (la N7)
- maîtriser la vitesse pour favoriser la fluidité

◆ La modification des comportements

- l'enjeu de la planification territoriale, du renouvellement urbain et d'une politique de développement urbain privilégiant la densification autour de noyaux desservis par les infrastructures
- le développement du tramway à Marseille dans le centre, base de la politique
- les gares TGV en centre ville



POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

En conclusion

◆ Pas de nouvelles autoroutes

- saturation de l'espace par la voiture individuelle
- Si nécessaire, élargissement sur place de l'A7

◆ Pour que le développement durable ne soit pas que des mots

- utiliser de plus en plus les énergies renouvelables
- l'électricité, les bio-carburants
- le risque planétaire du CO₂
- nécessité pour les sociétés développées d'aller dès maintenant vers des économies d'énergie (baril de fuel à 60 dollars hausse continue))