

ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE PROVENÇAL

Extraits de la contribution de la CCIMP au SCoT San Ouest Provence – CAOEB
décembre 2007

B.1– Améliorer la grande accessibilité du territoire provençal

Déclinées à l'échelle du SCoT du SAN Ouest Provence / CAOEB, les attentes des entreprises en matière d'accessibilité portent essentiellement sur les infrastructures routières et ferroviaires. Le territoire est actuellement enclavé avec une situation de « bout de ligne » sur le littoral Méditerranéen qui doit être valorisé comme carrefour des axes Est-Ouest et Nord-Sud.

Au regard des évolutions envisagées, l'enjeu de la grande accessibilité est défini comme la priorité. Le transit routier entre l'Espagne et l'Italie représente 4% des tonnages transportés en région PACA, soit 10 millions de tonnes (800.000 camions par an). Les prévisions montrent un doublement de ces trafics à l'horizon 2020 et une saturation aggravée de l'axe littoral

1. Développer le transport ferroviaire

Aux yeux de la CCIMP, le territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB doit se resituer dans une dimension non seulement régionale, mais aussi européenne : sur l'axe du Corridor Européen N°5 Lisbonne-Kiev. Cette vision européenne doit permettre de soutenir des projets qui auront un impact direct sur le désenclavement de la région :

- Assurer la liaison avec l'Italie par le tunnel du Montgenèvre.

Compte tenu de la nature des marchandises (souvent pondéreuses, parfois dangereuses) et des contraintes environnementales de plus en plus lourdes qui pèsent sur notre territoire, le transport ferroviaire apparaît comme une alternative de plus en plus importante à prendre en compte pour permettre l'échappement des marchandises des bassins Ouest vers le Nord de l'Europe, comme sur l'Arc Méditerranéen. Dans ce contexte, la liaison avec l'Italie (et au-delà vers le Nord) par le Val de Durance et le percement d'un tunnel sous le Montgenèvre apparaissent comme stratégiques pour l'avenir du Port de Marseille-Fos.

- Assurer la desserte ferroviaire directe de l'aéroport Marseille-Provence et le développement de nouvelles lignes aériennes sur la Méditerranée occidentale et orientale.
- Réaliser la LGV PACA selon le scénario dit « des métropoles du sud » (Avignon, Marseille – Toulon Nord – Nice).

C'est en effet celui qui facilite le mieux le rapprochement des capitales départementales et donc la structuration de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Cette dorsale ferroviaire augmenterait la rapidité d'accès aux services métropolitains supérieurs. Elle favoriserait également sans nul doute les relations entre les entreprises, les laboratoires de recherche et universités partenaires de Pôles de Compétitivité de niveau mondial. La réalisation d'une LGV permettrait également de dégager des sillons de fret qui contribueraient à un possible report modal du transport de fret de la route vers le fer.

- Réhabilitation de la liaison ferrée Arles-Montpellier via Lunel pour améliorer le transport de fret.

Cet aménagement permettrait de proposer un transport de fret plus direct le long du littoral méditerranéen, sur un axe Barcelone-Milan, destiné à renforcer l'économie de toute la région méditerranéenne française.

Ces projets ont été identifiés comme présentant le plus fort effet levier en faveur de la réduction de nos handicaps structurels actuels.

2. Développer le transport fluvial :

A l'échelle du SCoT, les débouchés fluviaux sont insuffisamment exploités : 3% des tonnages transportés le sont par le fleuve, alors même que son potentiel est 4 fois supérieur au trafic actuellement constaté. Sur fond de saturation croissante des routes du sillon rhodanien, le transport fluvial sur le Rhône est un mode de transport performant et respectueux de l'environnement. Alors même que certains frets font l'objet d'interdiction de circulation en fin de semaine, les frets fluviaux en sont exonérés. La route fluviale s'arrête pourtant à Lyon, alors même qu'elle pourrait offrir une solution alternative aux grandes routes terrestres Nord/Sud qui vont du Nord de l'Allemagne à l'Italie du Nord (Port de Gênes) en passant par les tunnels alpins suisses.

Orientations :

- Soutenir la réflexion en cours sur le développement des voies fluviales vers l'Europe du Nord ;
- Encourager la réhabilitation de la voie d'eau pour entre Fos-sur-Mer et Marseille et par le tunnel du Rove ;
- Entamer la percée fluviale sur la zone du Caban ;
- Améliorer l'intermodalité, en particulier tout ce qui concerne la connexion du Port ;
- Soutenir les projets de report modal : les « autoroutes de la mer ».

B.2 – Mobilité dans la métropole au service de l'emploi

A l'échelle de la métropole

- Créer un réseau express métropolitain intégrant la desserte ferroviaire directe de l'aéroport Marseille-Provence.
- Réaliser l'A56 - déviation de Miramas

L'axe Fos-Salon, est un élément du programme d'ensemble de la liaison autoroutière Fos /Salon (A56.) Cet axe doit être réalisé à partir de l'échangeur du Merle en continuité du contournement de Port de Bouc pour donner toute son efficacité et sa cohérence à cette infrastructure autoroutière prévue.

- Réaliser le prolongement de l'A55 par le tracé Nord

Il est impératif que l'option du tracé Nord soit confirmée, avec, dans un premier temps, l'intégration d'un échangeur au niveau du site de Pont du Roy permettant de rejoindre la RN568 à l'Ouest de Port de Bouc.