

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien -

Intervention le 4/04/06 à Marseille de JP ESTELA pour le MNLE et le CERHE.

Intervenant aujourd'hui à titre de représentant d'une association Le MNLE – Mouvement National de lutte pour l'Environnement et du CERHE centre d'études et de recherches sur les hommes et les entreprises, je vais ouvrir mon intervention par 2 citations (pour appuyer ma double approche).

- « *L'infrastructure est au pays ce que l'investissement est à l'entreprise. Elle soutient l'emploi de demain.* » extraite du rapport du groupe de réflexion présidé par Jean POULIT : **Espace et aménagement du territoire.**
- « *l'objectif de réduction des émissions de l'ordre d'un facteur 4 en France est un défi considérable pour les secteurs, particulièrement pour celui des transports.* », Extrait du rapport **Nouvelles technologies de l'énergie**, présidé par Thierry Chambolle et Florence Méaux,

En ajoutant à la masse considérable d'études détenues par « le gouvernement », l'incontournable développement durable, -qui fait consensus-, tout est dit, le débat public est fini, et nous pouvons rentrer chez-nous !

Mais, il y a le dossier préparé par les services de l'Etat pour alimenter le débat public - sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien - qui nous incite à ouvrir le débat –

Notons l'intention majeure exprimée dans le N°1 du journal du débat public : « *L'enjeu du débat : faire participer la population à la définition d'une politique de transports qui concilie liberté de déplacement et respect de l'environnement.* ».

Il nous semble cependant, que votre dossier, fait la part belle aux enjeux environnementaux pour mieux masquer la minoration de ceux qui sont liés au développement économique basés sur les échanges, les transports et la logistique, à l'échelle du court, moyen et long terme. Cela fait défaut dans le dossier !

Prise en compte partielle, manques, contradictions dans le raisonnement cachent-ils de noirs desseins ? Certain de mes amis résume votre dossier par « two-two » - traduction, ajouter 2 fois deux voies sur les autoroutes A7 et A9. Noir pour les uns, lumineux pour les autres...

Le débat à faire selon notre point de vue.

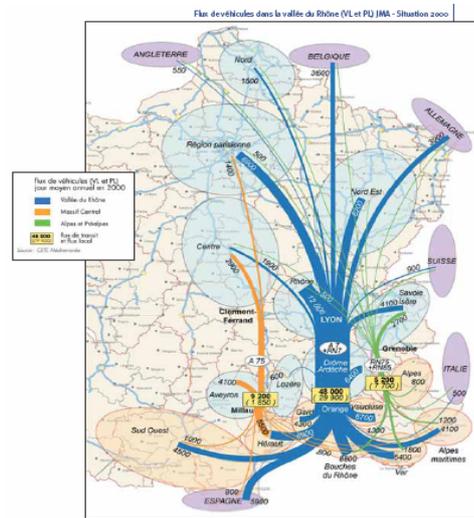
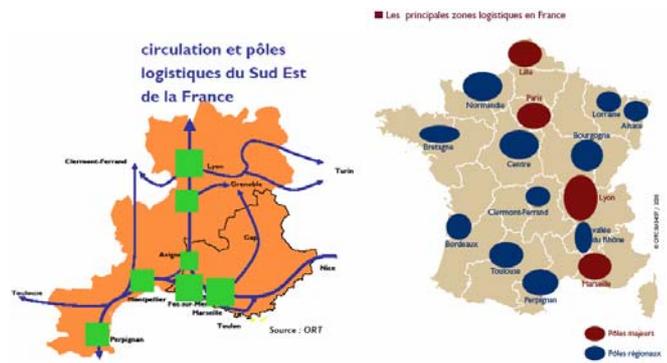
Quelques pistes soumises aux acteurs du débat pour « une vision stratégique » :

- Sur l'utilisation de ce corridor européen. –
- Sur les enjeux de la transition énergétique
- Sur l'urgence à développer le port de Marseille/Fos et la chaîne logistique Saône/Rhône. -

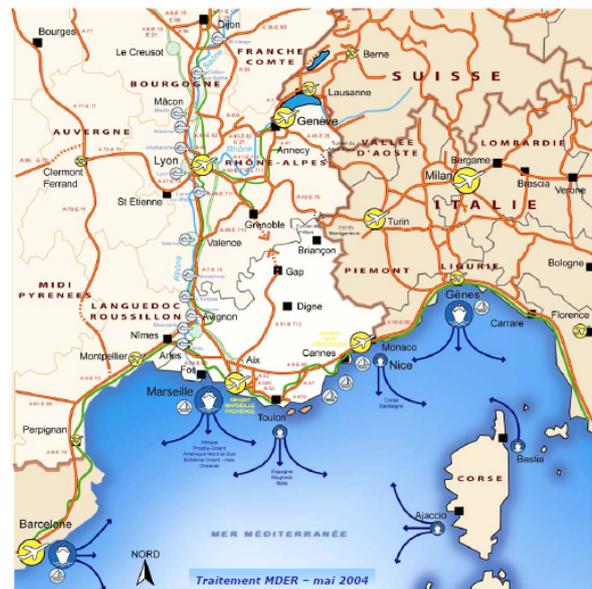
En priorité, définir d'abord le **territoire pertinent** pour ce débat, qui va nous réunir pendant 4 mois.

Référons nous à l'**OITC** du sud est (Office Interconsulaire des transports) et à la **MDER** (Mission de développement économique régional PACA) ; Deux organismes dont la qualité des productions n'est plus à démontrer.

- La carte de l'OITC, **représente l'espace qui devrait être retenu pour le débat** = les 6 régions du quart-sud-est.
- La carte de la **MDER**, toujours pour le quart sud-est **démontre bien la centralité de la région PACA** dans sa totalité, objet de toute notre attention ce soir, car exclue du débat dans votre dossier de présentation.



PACA et le Sud de la "banane bleue"



Que ce soit au plan de la dynamique de nos territoires, de leurs courants d'échanges, ou de la redistribution des échanges entre l'Europe et ses partenaires internationaux ces approches soulignent l'insuffisance de votre dossier.

Pour nous, limiter la définition du débat à « la vallée du Rhône et l'arc languedocien » est une incohérence. Les solutions proposées sur ces deux tronçons seront d'un effet limité si l'on n'agit pas simultanément sur l'ensemble des faisceaux en amont et en aval. Certaines branches ont sur le tronçon central un impact beaucoup plus important. On peut voir, que les flux à destination des Bouches du Rhône et de l'est de la région Provence Alpes Côte d'Azur sont plus nombreux que ceux dans le Languedoc ; Quant aux problèmes posés, ils sont aussi graves et aussi urgents à traiter au regard des préoccupations liées à la fluidité et au manque d'alternatives possibles.

