

Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs,

Je dois vous présenter les excuses du Président ESTOUR retenu au dernier moment, qui m'a demandé de le représenter.

En préalable, Il renouvelle son regret que le débat n'ait pas abordé la problématique Est-Ouest -peu dissociable de l'Arc Languedocien- qui aurait permis de rappeler l'intérêt d'autres infrastructures en Région PACA, telles que A51, le tunnel sous le Mont Genève...

Les conclusions de Jacques Estour sont structurées autour de cinq observations :

➤ 1<sup>ère</sup> observation :

Il est regrettable que les utilisateurs des infrastructures, les usagers, ceux qui 6 mois par an sont confrontés à des perturbations de leurs activités, pertes de compétitivité ou de clients, aient été très peu présents.

Les réunions auraient eu des contenus différents.

On ne pourra pas critiquer la C.P.D.P qui n'a pas ménagé ses efforts. Nous saluons l'organisation qu'elle a mise en œuvre.

➤ 2<sup>ème</sup> observation :

Malgré les propos tenus par les représentants de l'économie, les divers comptes-rendus du débat ne font pas assez ressortir le point clef : quel

avenir voulons-nous pour cet espace et comment résoudre les problèmes de saturation de ses voies de communication ?

Pour les acteurs économiques, la réponse est claire : il faut moderniser les réseaux de transport qui ont fait et feront plus encore demain dans une économie mondialisée, l'attractivité de ce territoire, la compétitivité de ses entreprises, c'est-à-dire la création de richesse et l'emploi de demain.

Pour les entreprises, l'enjeu de ce territoire, c'est le fonctionnement en réseau de ses villes moyennes, les relations à cimenter entre ses grandes métropoles, un réel désenclavement de certains territoires, notamment les contreforts cévenols, sa capacité à capter les flux touristiques, l'amélioration de l'hinterland du port de Marseille-Fos, la captation des flux internationaux économiques qui progressivement se décalent vers le centre de l'Europe, etc...

Un réseau d'infrastructures de transport modernisé et adapté aux besoins constatés et prévisionnels est au cœur de toutes les réponses à ces problématiques.

➤ Troisième observation :

La réalité des faits a été souvent oubliée dans les débats, malgré les analyses très diverses et détaillées fournies par le maître d'ouvrage, analyses que nous partageons.

- Les trafics qui devraient augmenter de 40 à 50 % à 20 ans impliquent une politique volontariste de report modal.
- Mais même si l'on arrive à doubler le trafic ferroviaire en particulier fret, même si l'on arrive à tripler le trafic fluvial, même si d'autres mesures de meilleure utilisation de solutions alternatives sont mises en place, mesures que nous demandons et que les entreprises utilisent dès que la qualité de service est au rendez-vous, et bien malgré cette politique volontariste, il faudra encore trouver 30% de capacité supplémentaire au mode routier pour répondre à l'hypothèse 2020.

Nous avons le devoir de ne pas nous voiler la face et de proposer des solutions pour chaque mode.

A ce titre, les représentants des entreprises estiment que parallèlement aux mesures de capacité et d'amélioration de qualité de services sur le fer et la voie d'eau, l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe est inéluctable.

➤ 4<sup>ème</sup> observation :

Le débat a mélangé des problèmes d'environnement dont la gestion est de niveau international avec l'organisation de notre espace sur laquelle nous avons une capacité d'action.

Il s'est légitimement centré sur les aspects environnementaux alors que la recherche et les résultats attendus sur la propulsion par d'autres modes que le pétrole vont changer à un horizon relativement proche tous les discours sur la relation transport et CO2.

Ainsi le débat ne fait pas assez ressortir une vision d'avenir pour ce territoire, sachant qu'il faut 20, 30 ans et parfois plus pour réaliser une infrastructure de transport.

Il faut aujourd'hui raisonner en terme d'aménagement à long terme. Les entreprises ont besoin d'une lisibilité prospective de leur territoire pour continuer à entreprendre.

5<sup>ème</sup> observation :

Chacun propose, mais qui paie ?

Nous rappelons inlassablement que sauf sur certains types de voirie, la route paie ses coûts et bien au-delà.

Nous demandons que le gouvernement prenne sa décision en tenant compte et en affichant clairement les conséquences financières du choix qui sera fait, et l'origine des recettes financières.

Il ne serait pas raisonnable de surtaxer davantage le transport routier, au risque de fragiliser notre économie.

Toute mesure nouvelle devrait obligatoirement être synchronisée avec les autres pays d'Europe en tenant compte de tous les prélèvements effectués.

Pour conclure, nous rappellerons que les problèmes de l'axe Vallée du Rhône et Arc Languedocien sont déjà actuels et ne sauraient supporter une indécision et une non solution dans les 20 ans qui viennent.

Gouverner, c'est prévoir. Nous attendons des décisions et des mises en oeuvre à commencer par l'achèvement du programme inscrit au CIAT de 2003.

L'enjeu de la décision c'est de priver ou de donner les atouts nécessaires à la poursuite de la dynamique de l'Axe Vallée du Rhône - Arc languedocien.

Je vous remercie de votre attention.

Jacques Estour  
Président.

Avignon, le 20 juillet 2006