CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Nom : BRUCKER
Prénom : Eric
Organisme :Fare Sud
Coordonnées :
Lieu :
Date :

Dans la décision prise par l'Etat en faveur du contournement autoroutier de Nice on peut lire:

"Considérant le consensus qui s'est dégagé au cours du débat *sur la nécessité d'organiser de façon coordonnée le développement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération niçoise et le report du transport routier de marchandises vers les modes ferroviaire et maritime.....*
Art. 1er. - *La priorité est donnée à l'amélioration de l'autoroute A 8 à l'est du fleuve Var....."*

Nous aurons selon toute vraisemblance prochainement une décision relevant de la même logique étatique quelque peu surréaliste transposée simplement comme suit:

"Considérant le consensus qui s'est dégagé au cours du débat VRAL *sur la nécessité d'organiser de façon coordonnée le développement des transports collectifs dans la vallée du Rhône et le report du transport routier de marchandises vers les modes ferroviaire et maritime.....*
Art. 1er. - *La priorité est donnée à l'aménagement à 5 voies des autoroutes A7 et A9 et à l'autoroute ardéchoise ....."*

Il en sera ainsi du simple fait de notre incapacité structurelle à penser multimodal et donc à construire des projets multimodaux opérationnels ..

Le présent débat fut une parfaite illustration de cette **incapacité intellectuelle globale,** malgré l'aéropage d'esprits brillants de la haute administration française animant le débat.

Aucune solution multimodale ne fut sérieusement étudiée , alors que moult fois, et même à la dernière intervention du débat public, la prétendue "nécessité" de l'extension du réseau autoroutier fut rappelée !

Cette omission fut d'autant plus inexcusable, pour utiliser un terme modéré, qu'en début de débat, à la réunion de Marseille, M. Claude JULLIEN président PACA de la FNAUT, eut droit à quelques cinq minutes en tribune pour exposer les grandes lignes d'aménagements ferroviaires relativement simples et peu coûteux susceptibles de transporter jusqu'à 9.000 poids lourds entre Portes les Valence et Perpignan.

Compte-tenu de l'importance de l'enjeu, une telle solution pouvant rendre définitivement obsolète, et à un coût bien moindre, la 5 voies, **il eut été pour le moins rationnel de poursuivre la réflexion à ce sujet,** soit pour apporter des objections majeures condamnant cette solution, soit pour , au contraire, l'affiner collectivement.
Le débat public aurait alors véritablement prouvé son utilité, laquelle reste hélas fort discutable quand on apprend qu'il a fallu dépenser plus de 2 millions d'euros pour aboutir à un inventaire à la Prévert.
La comparaison entre cette solution et la 5 voies aurait même pu s'incrémenter de séance en en séance par une bonne utilisation de l'outil internet, ce qui aurait vraisemblablement élargi dans le temps et l'espace le public intéressé par ce débat.

Il n'en fut rien, et ceci du simple fait, souligné dans une conversation privée avec un haut fonctionnaire participant au débat, que cette proposition n'était défendue par aucune des administrations présentes....

Situation quelque peu ubuesque puisqu'aucune des administrations présentes n'était a priori compétente pour une solution multimodale...

C'est pourquoi on continuera en France, jusqu'à la dernière goutte de pétrole, à mouliner de l'autoroute tout en déclarant la main sur le coeur qu'il faut donner la priorité aux solutions alternatives.

Si vraiment une volonté politique forte existe de vouloir mettre fin à ce phénomène de pathologie collective, il est incontournable qu'elle se manifeste par une refonte totale de l'organisation du Ministère des Transports : suppression de la Direction Générale des Routes (DGR) et fusion des services Routes avec ceux de la Direction Général de la Mer et des Transports (DGMT) afin de créer une Direction Générale des Transports Multimodaux (DGTM) dont les services décentralisés ad-hoc seront bien entendu également multimodaux.

Ceux-ci devront avoir pour règle de construire tout projet sur trois piliers: l'investissement, l'exploitation et le financement, ce que pratiquent excellement ...et fort modestement....nos voisins suisses avec une attention aux besoins concrets des clients dont nous pourrions nous inspirer sans déchoir.

Cela nous permettrait de faire l'économie d'inventaires à la Prévert....