

Journée du 15 octobre 2015

Pour sa journée anniversaire, les membres et amis de l'ORT qui ont pu être présents ont pris le train. Plus précisément, les trains des chemins de fer de Provence : le train historique à vapeur, d'Entrevaux à Puget-Thénié et l'auto-rail touristique des Pignes, de Puget-Thénié à Nice. Discours, photos, déclarations, commentaires, émotions, tout ou presque est consigné dans les pages qui suivent. Azuréennes, évidemment.

Rien de ce qui touche au transport
ne doit nous être étranger

Jean-Louis AMATO, Président de l'ORT

Messieurs les Présidents

Mesdames, Messieurs, chers Amis,

Pour les 20 ans de l'ORT PACA, Je voudrais remercier les personnalités présentes qui ont répondu à notre invitation, tous ceux qui ont participé à la création et au rayonnement de notre observatoire et ceux qui enrichissent régulièrement nos débats par leur présence.

Permettez-moi de saluer quelques amis fidèles

- Robert BOURDAREL
- Le Général Jean-Pierre HUCHON
- Le Président Gilbert SOULET
- Jérôme CICILE
- Jean-Claude SEVENIER
- Jean-Claude JUAN

Une pensée chaleureuse pour M. Dominique BECKER qui n'a pu nous rejoindre mais qui a tenu à nous adresser un petit mot d'amitié en exprimant sa satisfaction de voir que l'ORT est devenu un outil remarquable.

Directeur Régional de l'Équipement en 1995, avec une équipe volontaire, il a été le fondateur de l'Observatoire Régional des Transports de PACA.

Je ne veux pas oublier ceux qui lui ont succédé à la DRE, Feu Monsieur Jean Pierre DAVID, Monsieur Hubert PEIGNE, Monsieur Alain BUDILLON puis mon confrère et ami Gilles MENOTTI premier Président issu du monde de l'entreprise. Jean-Paul DALLAPORA ici présent, a su poursuivre avec eux les travaux d'études, de publication et bâtir de bonnes fondations à notre ORT.

Je remercie également Franck TAILLANDIER qui a contribué à la consolidation de notre observatoire des transports.

Il me faut saluer tout spécialement Michel BRANTHOMME, le socle et la mémoire de notre institution qui, durant deux décennies a su maintenir le cap ; sans oublier notre administrateur Louis COSTEPLANE et tous les membres du bureau et du conseil d'administration sans qui l'ORT n'existerait pas.

Mes remerciements vont donc à ceux qui se sont succédés pour servir notre association par leur engagement et je salue aussi l'équipe actuelle, qui sait quotidiennement, par son savoir-faire, enrichir nos journées d'études et nos publications.

Cette équipe est conduite depuis septembre par Elisa FABRE qui va apporter, sans aucun doute, par son enthousiasme, sa vision nouvelle sur nos activités.

Permettez-moi d'avoir une pensée toute particulière, pour Michel MARTIN, qui nous a quittés voilà presque un an et dont le souvenir demeurera dans la mémoire et dans le cœur de tous les membres de l'ORT.

Des remerciements aussi à Frédérique REFFET et à Robert UNTERNER, le chef du service Transport et Infrastructures, sans oublier Eric LEGRIGEOIS et la Direction Générale de la DREAL qui nous accompagnent et demeurent à notre écoute.

Bien sûr, mes remerciements vont également à la SNCF, au GMPP, à la C.R.C.I., la CCIMP, la FNAUT, la DSAC, la FNTV, à VNF, à l'AFT, à PROMOTRANS qui sont des membres actifs de notre association. Je remercie aussi les AOT qui nous ont rejoint et les organisations du transport routier, FNTR, UNOSTRA, TLF et OTRE.

Que toutes celles et ceux que j'aurais omis de citer, veuillent bien m'en excuser.

Notre Observatoire, grâce à toutes ces bonnes volontés et au travail de chacun, est devenu un lieu privilégié de rencontres et de débats de tous les acteurs du transport, qui peuvent échanger, en se nourrissant des diverses expériences.

Nous avons pu ainsi apporter une contribution pour une meilleure compréhension du fonctionnement des transports et de leur rapport à l'environnement.

Nous savons que la mobilité constitue un enjeu stratégique pour la modernisation de notre économie, pour l'aménagement du territoire et la préservation de l'environnement.

Différentes études ont montré que le transport constituait le principal outil pour réduire l'espace.

C'est le transport qui a permis la recomposition des lieux de production, de distribution, de consommation et d'habitat.

C'est pourquoi nous avons toujours privilégié une approche globale, intégrant tous les modes, et prenant en compte aussi bien le transport de personnes que de marchandises, en intégrant aussi la problématique des différents acteurs : chargeurs, clients gestionnaires d'infrastructures, autorités organisatrices des transports, et bien sûr des transporteurs eux-mêmes.

Nos réflexions ont souligné l'apport déterminant des transports à une mobilité à la fois qualitative et compétitive ; mais nous avons dû également souligner la nécessité de rationaliser l'utilisation des modes et des maillons de la chaîne des transports, afin de rendre cette utilisation la plus efficace, la moins coûteuse, la plus cohérente possible.



© Pierre LEMERY-PEISSIK
Journée Anniversaire

Nous avons essayé de valoriser la contribution du transport dans le développement économique et social sans oublier de prendre en compte les aspects environnementaux.

Si le transport présente des aspects largement positifs, il entraîne aussi des coûts sociaux qu'on ne peut pas ignorer, et des conséquences sur les équilibres écologiques.

A cet égard, l'observation constitue aussi un enjeu stratégique car il nous faut le plus tôt possible déceler les mutations actuelles et au-delà, les perspectives de transformation futures.

Comprendre donc, pour permettre aux acteurs de s'adapter à temps.

Le champ de nos réflexions est encore vaste.

Ce qui caractérise ce que l'on appelle la crise, c'est à la fois l'ampleur, mais aussi le rythme des mutations.

De ce point de vue, l'observation économique et sociale ne peut pas être à la traîne, au contraire, cette observation devrait permettre de contribuer à mieux anticiper les grands bouleversements économiques, sociaux, sociétaux, voire géopolitiques qui nous attendent.

D'où la diversité de nos journées d'échanges sur l'ensemble des sujets qui concernent la route, le fer, le maritime et le fluvial ou l'aérien ; de l'accessibilité aux énergies nouvelles, des croisières aux plans de déplacement.

Rien de ce qui touche au transport ne doit nous être étranger.

L'année 1998 a été importante pour nos travaux car nous avons commencé à accueillir les autorités organisatrices de transport de voyageurs en approfondissant leurs spécificités et en facilitant les échanges entre elles et les opérateurs de transport. Le Conseil Régional et son vice-Président d'alors, Monsieur Gérard PIEL, que je salue, ont marqué un intérêt certain pour nos travaux en souhaitant que l'ORT devienne la référence en matière de statistiques.

Bien sûr je n'oublie pas l'actuel vice-Président du Conseil Régional, M. Jean-Yves PETIT qui, depuis le début de sa mandature, avec son secrétaire général, M. Stéphane COPPEY, n'a cessé de nous accompagner et de nous soutenir, afin d'améliorer encore notre action et nos productions pour une mobilité fluide et durable.

C'est en ce sens que l'ORT doit poursuivre sa stratégie de veille économique, pour la mise en place des organisations qui permettront de relever les défis de demain.

Je sais que nous pouvons compter sur vous pour poursuivre les travaux engagés et je cède la parole à notre Président et ami M. Jean Yves PETIT, Délégué aux transports et à l'éco-mobilité au Conseil Régional, reconnu pour son action passionnée, par tous les acteurs de la filière Transport.

Chers Amis, Mesdames, Messieurs
Je vous remercie. ●



Gardons précieusement ce lieu d'échanges, de contradictions

Jean-Yves PETIT, Vice Président du Conseil Régional, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

Je voudrais remercier Farès Goucha qui est le directeur régional de la Régie régionale des transports, et qui exploite les Chemins de Fer de Provence, et Christophe Vidonne qui est le directeur du service des Chemins de Fer de Provence à la Région.

Je vous remercie d'avoir choisi les Chemins de Fer de Provence comme moyen de déplacement. Vous avez vu la gare d'Entrevaux, vous avez pu, durant votre parcours, longer la ligne des Chemins de Fer de Provence. C'est vraiment une très belle ligne, qui symbolise de façon parfaite ce qui a pu être l'action politique de la Région en matière de déplacements, de mobilité et d'égalité des territoires. C'est une ligne sur laquelle nous ne sommes pas sur la nostalgie, au contraire, on en fait un outil d'avenir, dédié au service public, au développement, à l'économie, au tourisme, c'est cela qui est important, c'est un outil qu'on modernise, qui fait partie du contrat de plan Etat-Région, c'est un outil important qui comporte l'aménagement de la partie urbaine entre Plan du Var et Nice et qui joue un rôle réel pour les 25.000 habitants entre Plan du Var et Digne. C'est un tracé sur lequel on est en train de mettre en place un contrat d'axe, ça vaut pour Entrevaux, pour Puget-Théniers, Villars, Digne, des petites gares, des gares un peu plus importantes, et l'objectif est d'utiliser ce patrimoine, de le moderniser, de le mettre au service soit de l'activité touristique, soit de l'activité économique, et bien entendu de celle dédiée à la mobilité. L'objectif c'est une sorte de gagnant-gagnant : on maintient, on développe de l'emploi local et en même temps on optimise la fréquentation de ce bel outil qui est là. Vous verrez tout à l'heure avec le Groupement d'Etude des Chemins de Fer de Provence aussi cette partie liée au train à vapeur qui est soutenu également par la Région. Ce sont plus de 12.000 touristes chaque année qui l'utilisent, donc c'est un apport important pour l'économie locale et c'est ce qui permet de faire vivre cette infrastructure.

Je voudrais dire également que l'ORT vient d'avoir 20 ans, j'ai vécu les 6 dernières années, Stéphane Coppey y a passé plus de temps que moi, et il m'a représenté au Conseil d'Administration et je crois qu'on a fait en sorte que la Région soit un partenaire actif. Je crois qu'on a un outil qui mérite de continuer d'exister.

Je le dis aux représentants de l'Etat qui sont ici, c'est rare d'avoir un outil où se rencontrent l'ensemble des acteurs du monde de la mobilité, des transports, que ce soit la logistique, les voyageurs, les entreprises publiques et les entreprises privées, que ce soit le transport des marchandises. Gardons précieusement ce lieu d'échanges, de contradictions, qui se passent toujours très bien, sous la présidence de Jean-Louis Amato. Je voudrais saluer l'ensemble de ceux qui font en sorte que cela fonctionne. Je pense à toutes celles et ceux qui sont à la DREAL, bien entendu, j'ai une pensée triste et émue pour Michel Martin qui nous a quittés. Je remercie aussi la DREAL d'assurer cette continuité, ça me paraît être essentiel. Je voudrais également remercier les services de la Région, je pense à Diego Clemente, à Stéphane Coppey, et à bien d'autres qui font en sorte que cette présence active de la collectivité régionale soit réelle.

Journée du 15 octobre 2015

Gardons précieusement
ce lieu d'échanges, de
contradictions
(suite)

Pour terminer, on a deux enjeux dans la période à venir, ce qui nous intéresse maintenant c'est l'avenir, je crois qu'à l'image de la conférence sur le climat pour lutter pour la transition énergétique et contre le réchauffement climatique, pour faire en sorte qu'on ait une attention particulière, plus forte, sur l'air, sur l'eau, sur le climat, sur la mer, nous avons tout un travail à faire, et la mobilité on le sait très bien est un élément essentiel puisque les transports font partie des plus importantes émissions dans le cadre du réchauffement climatique, des émissions des particules qui détériorent la qualité de l'air, dans les années à venir pour permettre de mettre en place un schéma régional de l'intermodalité comme le prévoient la loi Maptam et la loi Notre, pour renforcer également la Région dans cette mobilité notamment dans le transport interurbain, avec le transfert de la compétence transport des départements vers la Région. Cela va nous obliger à mieux irriguer le territoire, à mieux s'appuyer sur les réseaux des gares et des pôles d'échanges, à mieux travailler sur l'information, sur les tarifications, à mettre en place aussi des infrastructures mieux adaptées, à mettre en place un transport métropolitain avec des infrastructures avec un transport lourd, cadencé, je sais qu'on va le faire ensemble. Un autre sujet important est le transport des marchandises. Nous avons un grand port, nous avons au moins 12 % des emplois qui sont liés à la logistique, ça représente une part importante du PIB régional, on voit bien là aussi que nous avons tout intérêt à travailler ensemble et certainement que dans ce schéma régional de l'intermodalité, il devrait y avoir une part dédiée aux infrastructures. Je pense au Montgenèvre, je pense aux péages, il y a une véritable attention à avoir pour que peut-être sur l'A8 on ait des péages qui fassent en sorte que ce soit plus cher de passer par là que de passer par le Mont Blanc, il faut que ce schéma fasse qu'on ait une répartition dans l'aménagement de ce territoire qui soit différente.

Je ne veux pas être trop long, peut-être que j'aurai le plaisir de vous revoir, sachez que j'ai passé 6 années merveilleuses avec vous. ●



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Créer, c'est relativement facile, durer c'est beaucoup plus difficile

Jean-Paul DALLAPORTA

J'étais à la DRE en 1995 aux côtés de D. Becker, le premier observatoire avait été créé en 1985 dans le Nord Pas de Calais, les fonctionnaires que nous étions avions les précédents et circulaires pour le créer.

Mon propos va être sur une seule idée clé, créer c'est relativement facile, durer c'est beaucoup plus difficile et 20 ans, c'est déjà bien, et je parierais que vous en prenez encore pour 20 ans.

Quelques mots sur la création et surtout sur les conditions de la durabilité de l'observatoire. Je ne suis pas au niveau de l'aménagement du territoire régional ni de la politique des transports, je suis dans le cœur de l'observatoire. Pour le créer, toutes les conditions étaient réunies, l'époque s'y prêtait : on avait les instructions, on avait les précédents, on avait un petit peu d'argent. J'en viens aux conditions de réussite, on avait tout de suite un partenaire principal : le Conseil Régional. La condition de la réussite, c'est ce partenariat Etat-Région qui, dès le début, a bien construit les fondations du système et c'est nécessaire. Ce n'est pas vrai dans toutes les Régions, il y a quelques années il y avait plus de 20 observatoires régionaux, peu durent, peu ont la réputation et la qualité de l'Observatoire des Transports PACA. Mon propos va être de dire qu'au-delà des partenariats, au-delà des échanges, des rencontres, des visites, c'est toujours intéressant de découvrir les autres modes, les autres professions, les cheminots ne connaissent pas les chauffeurs routiers, et les fonctionnaires ne connaissent pas les entreprises. Dans l'Observatoire, dans les visites, dans les rencontres, il y a cette notion d'échanges et de découverte de l'autre et c'est fondamental de se connaître pour essayer de se comprendre et de bâtir des choses ensemble.

Je vais finir sur ce qui fait la richesse de l'Observatoire : c'est le contenu. Ce sont les chiffres clés, les données, les études, leur présentation ou leur mise à disposition sur le site Internet de l'Observatoire. Il faut continuer, il faut que les partenaires apportent ces données pour qu'elles soient publiées. L'importance sociale, économique, environnementale des transports, elle est dans les chiffres. Les projets, bons ou moins bons, leur priorisation, c'est dans les études qu'on voit le moindre intérêt des différents projets. Mettons encore plus en commun, et plus on présentera de données aux décideurs, plus on aura des chances d'avancer. L'exemple de la région Rhône-Alpes est tout à fait pertinent, ils se bagarrent entre eux, ils se mettent d'accord sur quelque chose et ils vont le défendre ensemble. Ici vous avez plutôt tendance à défendre chacun de votre côté et ça marche moins bien. Le propos est un peu triste, mais optimiste sur la conclusion, je suis sûr que l'intérêt de l'Observatoire demeure et qu'il faut continuer et que ça va continuer, merci à tous, merci à son Président Jean-Louis Amato. ●



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Faire perdurer une activité favorable à la préservation du rail

Stéphane COPPEY, CONSEIL REGIONAL
 Délégation transports et éco-mobilité

Notre car longe actuellement la voie ferrée Digne - St-Auban, qui ne voit plus circuler de trains depuis une trentaine d'années. La Région a engagé des études pour réactiver cette ligne.

Parallèlement, le législateur a voté un texte autorisant le transfert de propriété des lignes non circulées, à condition qu'elles soient séparées du réseau ferré national. Pour l'instant, la position de la Région est de demander simplement le transfert de gestion. Nous verrons ce que répond SNCF-Réseau, la Région espère bénéficier de ce transfert de gestion, et s'il le faut vraiment d'un transfert de propriété, pour mettre en œuvre un projet de réouverture au trafic voyageurs de cette ligne de 22 km qui, même si l'écartement des voies est différent, est en continuité avec la ligne des Chemins de Fer de Provence qui va de Digne à Nice.

Ainsi on pourrait mettre en navette des trains à chaque arrivée de train des Chemins de Fer de Provence d'un côté à Digne, et à chaque arrivée de TER de l'autre côté à Saint Auban. 22 km cela fait 22 emplois, des coûts d'exploitation d'environ 1,5 million. Voilà le projet qu'on essaie de mûrir.

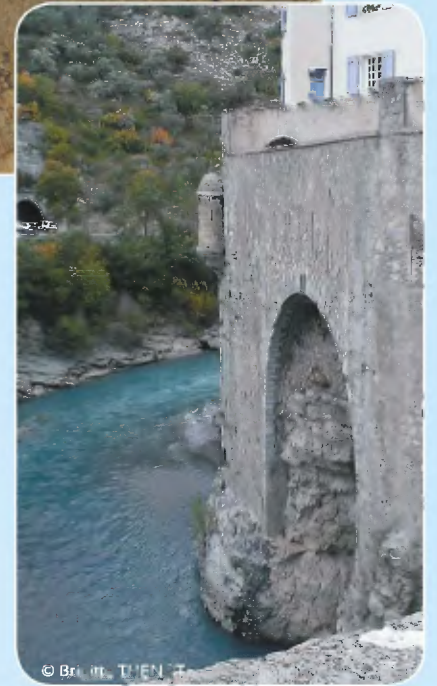
Aujourd'hui cette voie est utilisée sur une toute petite partie par une association qui propose du vélo-rail et qui, pour ce faire, avait jusqu'à présent le soutien de la mairie de Mallemoisson, laquelle mairie a maintenant pour projet de transformer cette voie ferrée en piste cyclable. On va essayer de trouver d'autres solutions pour la piste cyclable, et d'autres soutiens pour faire perdurer une activité favorable à la préservation du rail.

Le mandat qui s'achève aura vu, après la réouverture de Cannes-Grasse et d'Aix-Marseille rénovée, la réouverture cette année d'Avignon-Carpentras, sur laquelle le premier bilan de fonctionnement est plutôt satisfaisant : on a atteint le tiers de la fréquentation attendue au bout de quelques mois de fonctionnement. Comme pour tout service de transport public, il faut toujours un peu de temps pour que cela se mette en place, il y a encore une conjugaison à faire avec les transports départementaux qui ont été pris un peu au dépourvu à cause des retards dans la mise en service de la voie ferrée, je suis très optimiste sur la réussite de ce projet. ●



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire



© Br. it. TIEN T

Journée Anniversaire

I have a sacré dream

Robert BOURDAREL, Ex directeur des transports et des ports du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

Me substituant au pasteur Martin Luther King, je reprends la phrase restée culte de son discours de 1963 :

I have a dream !

Il avait prononcé un hymne à la solidarité entre les communautés.

J'ai lu que quelques mois avant son allocution célèbre de Washington, il était à Marseille. Cela n'engage que moi, mais je ne retiens pas ce que l'histoire a mémorisé mais plutôt qu'il avait constaté la déficience des transports marseillais, il voulait parler des communautés bucco-rhodaniennes, la communauté urbaine, les 6 communautés d'agglomération et même des occidentales communautés de communes.

Tel Bernadette de Lourdes entendant la vierge dans la grotte ou Jeanne de Donremy captant une voie céleste lui intimant de délivrer Orléans et de se ranger auprès du Roi Charles VII, j'ai entendu qu'on me demandait de contribuer à la création d'un syndicat mixte des transports, ce qui fut réalité il y a un peu plus d'une dizaine d'années.

Mon "**I have a dream**" a été un peu perturbé par la situation egocentrique des autorités organisatrices de réseaux, qui ne permettait pas véritablement d'afficher une volonté de solidarité et d'union. Des économies ont été enregistrées, une faible partie des budgets annuels a été dépensée, le résultat de la décennie est décevant, malgré les efforts de quelques membres et les profonds regrets affichés aujourd'hui. Seule la tarification combinée entre le département pour Cartreize et la Région pour les TER a été une avancée notable d'intermodalité.

Egalement la déception de constater qu'il a nécessité dix années de déploiement d'une colossale énergie pour la réalisation d'une voie de moins de 3 kilomètres dédiée aux transports collectifs sur l'A7 à l'entrée de Marseille.

L'objectif était surtout d'en faire une opération de communication pour envisager une extension et un développement de l'opération sur d'autres tronçons.

"I have a sacré dream"

Le ring défini par la commission technique de préfiguration de la Métropole est très séduisant, il faut converger vers sa réalisation, mais celle-ci même pour les plus optimistes prendra entre 20 et 30 ans. Il convient d'ici là de faire progresser la part modale des TC en utilisant les moyens nouveaux apportés par le tsunami institutionnel dont l'application est imminente. La coordination de l'ensemble des réseaux de transport, leur optimisation sont des gages de progrès qu'il conviendra de bonifier en tenant compte de la grande solitude de l'utilisateur. Des économies de fonctionnement et de productivité devront s'afficher, notamment de compétitivité pour les régies.

La retraite est l'occasion d'user des services publics et je constate que des efforts importants doivent être accomplis pour faciliter leur accès, beaucoup de personnes sont en grande solitude, manquant d'informations, de contacts humains, de visualisation de leur voyage, des améliorations en ce sens seraient garantes d'un accroissement de la fréquentation.

Comme un ministre l'avait fait en créant le barbarisme ou néologisme bravitude, je vais inventer le terme "vertuosité" pour définir les transports collectifs, ils sont écologiques, ce n'est plus à prouver, il faudrait communiquer beaucoup plus sur cette qualité, ils sont économiques, il n'y a qu'à comparer avec l'autosolisme, mais aussi ils ont une vertu sociale car pour des raisons diverses, c'est aujourd'hui un lieu de renouvellement et de création d'emplois. ●

Ouvrir le débat pour approfondir certaines problématiques

Jean-Claude JUAN, Directeur général honoraire de la CRCI Provence Alpes Côte d'Azur, Vice président du Conseil de développement de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole



A l'occasion de la manifestation organisée pour célébrer les 20 ans de l'ORT, j'ai exprimé quelques réflexions inspirées par une observation décalée dans le temps. Consignées dans ces quelques lignes, elles se veulent un témoignage personnel du vécu de cette période.

Tout d'abord, un rappel de la mobilisation et des initiatives de l'époque en faveur de la connaissance de l'économie.

A partir du milieu des années 80, on constate la montée en puissance des Régions, collectivités de plein exercice avec les premiers lois de décentralisation et les premières expériences de planification contractuelle.

Cette pratique de la gestion territoriale au niveau régional souligne le besoin d'informations et favorise la création d'outils pour affiner la connaissance : cellule économique du BTP, le Système régional d'observation et d'analyse du tourisme (SROAT) dans ce domaine d'activité peu connu le tourisme, le Comité Régional pour l'Information Economique et Sociale (CRIES) mis en place par l'INSEE.

Ce fut aussi le cas de l'ORT dans le domaine stratégique des transports.

Jusque là, des outils étaient mobilisés pour mieux connaître la situation comme par exemple l'exploitation des Enquêtes Annuelles d'Entreprises (EAE).

Depuis 1945, fonctionnaient, plus ou moins bien, des Offices interconsulaires des transports et télécommunications. Celui du Sud-Est, couvrant un vaste territoire allant de Bourgogne jusqu'au Languedoc-Roussillon en passant par Rhône-Alpes, Auvergne et Provence Alpes Côte d'Azur a été un des plus actifs mais ne pouvait répondre aux questions spécifiques qui se posaient dans notre région.

De leur côté, les CCI, gestionnaires d'équipements, et la CRCI participaient à la réflexion et au débat sur les stratégies régionales.

Au moment de l'ouverture au cabotage routier de l'espace européen, elles ont pris l'initiative de réunir les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et les entreprises au cours d'un colloque : six grandes régions européennes organisent le transport routier de marchandises de demain avec la participation de la Lombardie, de la Bavière, de la Catalogne, de Rhône-Alpes et du Sud-Est de l'Angleterre (Kent) au cours de deux journées à Marseille.

Après l'expérimentation dans quatre autres régions, la DRE PACA prend l'initiative de créer l'ORT en y conviant un large tour de table institutionnel auquel participent la CRCI et la CCIMP (selon les appellations de l'époque).

Le but est de regrouper et d'enrichir les informations, de les mettre à disposition et surtout d'ouvrir le débat pour approfondir certaines problématiques.

Cette mission, l'ORT PACA l'a régulièrement et efficacement remplie depuis sa création grâce à la mobilisation des équipes de l'Équipement, la participation de la Région et le partenariat fidèle de tous les organismes concernés.

Ensuite, un regard sur les grandes infrastructures régionales vingt ans après.

Le diagnostic porté sur la région dans les années 80-90 soulignait une situation en bout de ligne, mal intégrée dans les schémas européens, organisée sur une structure périphérique et on s'interrogeait sur la place du port de Marseille compte-tenu de ses piètres performances et de sa mauvaise réputation.

A l'époque, la logique nord-sud prédominait : partant de Paris pour aller vers la Méditerranée, on bifurquait vers l'est ou vers l'ouest. Il a fallu se battre pour obtenir dans le schéma autoroutier l'inscription du triangle de bifurcation le plus au sud possible. L'émergence des schémas européens nous a permis de mettre en avant la logique est-ouest sur l'Arc méditerranéen latin et la position stratégique du carrefour Rhône-Méditerranée. Quant au nord-sud, tant sur le plan ferroviaire que fluvial nous avons essayé de promouvoir l'axe Rhône-Saône-Rhin pour accéder directement à l'Europe du Nord sans passer par Paris.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

La voie fluviale à grand gabarit s'arrête à Chalons sur Saône et la liaison Saône-Rhin est aux oubliettes alors que se réalise Seine-Nord ; les arguments qui justifiaient l'une n'étaient pas bons pour l'autre.

La branche sud de la LGV Rhin-Rhône n'est pas encore programmée.

L'Est-Ouest reste encore à réaliser : la LEO n'est qu'un tronçon, les solutions de contournement d'Arles font encore débat et, sur le plan ferroviaire, la liaison rapide avec Nice et la Côte d'Azur s'inscrit dans un horizon très lointain. Alors que la LGV Bordeaux-Toulouse est engagée.

La basse vallée du Rhône et le littoral continuent à concentrer des infrastructures saturées alors que l'axe durancien reste sous-équipé et butte sur des fonds de vallée. La ville centre des Alpes du sud, Gap, n'est même pas encore desservie par l'autoroute.

En fait on ne fait que répondre avec retard aux besoins de capacité et on a abandonné toute volonté d'aménagement du territoire malgré les beaux schémas élaborés tout au long de la période.

Concernant le port de Marseille, la publicité le présente comme la porte sud de l'Europe alors que 95 % de son trafic marchandises restent sur le territoire national et ne passent pas les frontières des pays voisins.

Aucune infrastructure nouvelle ne lui permet d'accéder à l'hinterland européen. On continue à concentrer des flux de camions dans la vallée du Rhône. Il n'a toujours pas d'accès ferroviaire vers l'Italie du nord. La traversée sous le Montgenèvre n'arrive pas à s'imposer face au lobby du Lyon-Turin.

Et il a fallu réagir pour le greffer sur l'autoroute ferroviaire (magistrale!) Perpignan-Bettanbourg aménagée grâce à l'action des Catalans.

Les schémas nationaux et européens n'affichent pas de nouvelle perspective à moyen et long terme.

Alors, certes, on pourrait faire la liste de ce qui a été réalisé au cours de ces vingt ans. Mais rien de déterminant pour modifier l'analyse que nous faisons de la situation stratégique de la région à cette époque. Les questions de fonds que nous posions restent en suspens et les perspectives sont floues.

Pourquoi ?

Plusieurs facteurs sont en cause.

Tout d'abord, nous sommes les premiers responsables. Les acteurs publics n'ont jamais été capables de trouver les consensus nécessaires pour lancer les projets quand c'était possible.

Ensuite, l'Etat central n'a jamais pris nos demandes au sérieux puisque nous n'étions pas d'accord entre nous. Par ailleurs, nos élus n'ont pas été capables de changer cette image et de porter ces projets.

Enfin, nous n'avons pas tiré partie des procédures européennes ou des appels à projets nationaux pour placer nos projets.

Au total, le bilan est maigre.

Mais la responsabilité n'incombe pas à l'ORT. ●

