

Montpellier, le 06 avril 2006

DEBAT PUBLIC

« POLITIQUE DES TRANSPORTS :

VALLEE DU RHONE – ARC LANGUEDOCIEN »

Réunion de lancement du débat
à Montpellier le 06 avril 2006

Intervention de Jean Claude GAYSSOT
Vice-Président du Conseil Régional

Un débat nécessaire.

La région Languedoc Roussillon est la plus attractive de France : son dynamisme démographique est persistant et fort. La population régionale devrait atteindre 2,6 millions d'habitants résidents en 2015. Cette population tend à se concentrer

d'avantage sur la bande littorale, avec une péri-urbanisation accrue autour des principales villes. La pression foncière qui en résulte représente un véritable danger pour l'environnement naturel et humain, pour les équilibres écologiques et sociaux de notre Région.

Seule une exigence de développement durable est susceptible de répondre à cette problématique ; c'est la priorité d'action de la Région Languedoc Roussillon depuis 2 ans.

Les politiques de transports sont au cœur de cette volonté ; des choix rigoureux sont nécessaires pour organiser les réponses aux besoins de transport des populations résidentes, tout en répondant aux attentes du tourisme, et en prenant acte du rôle de pivot entre l'Espagne, la France et l'Europe que peut jouer notre Région. Malheureusement c'est plus le rôle de couloir de transit qui se joue et se

jouera sans intervention politique, en laissant les seules lois du marché décider.

Cette situation génère des nuisances alors qu'elle devrait être une opportunité de développement maîtrisé. Il faut pour cela rendre convergents et cohérents les objectifs de développement, d'efficacité, de progrès social, économique et environnementaux. C'est cela le secret du développement durable, et cela ne peut être obtenu en démocratie que par le dialogue et le droit d'intervention entre tous les acteurs de ce développement, entre tous les acteurs du droit au transport que la LOTI a inscrit dans le droit français dès 1982.

Le débat sur les transports dans le couloir rhodanien et l'arc languedocien était donc nécessaire.

Un débat qui vient à temps : la loi l'a rendu obligatoire dès février 2002.

L'Etat a proposé plusieurs projets au cours des 20 dernières années pour améliorer les systèmes de transport dans notre région. Dans le même temps, les collectivités territoriales et les organisations professionnelles ont développé leurs projets. En revanche, la plupart des projets de l'Etat semblent confrontés à des difficultés de financement graves, qui conduisent à les différer, voire à les remettre en cause. Le dernier CIIACT illustre bien cette situation préoccupante : le Gouvernement a décidé de désengager l'Etat des contrats de plan routier et de la réalisation de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan. De plus, rien n'est prévu pour les aéroports et ports de la Région.

Il est donc temps de recalibrer les projets qui concernent la région, et de s'assurer de leur cohérence et de leur

bon avancement conjoint, et particulièrement ceux dont la responsabilité principale incombe à l'Etat.

Une exigence de méthode.

Urgent, le débat doit être conduit sans remettre en cause les décisions acquises, dont nos concitoyens et les acteurs économiques attendent impatiemment la réalisation : ce débat ne doit pas être le prétexte à un désengagement de l'Etat des projets majeurs retardés depuis quelques années.

Ce débat devrait par ailleurs répondre à une exigence de méthode pour déboucher sur des décisions opérationnelles du Gouvernement :

- Approfondir la réflexion menée lors de l'élaboration des schémas de service, qu'il faut rendre opérationnels.

- Prendre mieux en compte les besoins régionaux dans un souci de cohérence nationale et européenne.

Cette exigence est seule capable de permettre de privilégier un véritable rééquilibrage des modes de transports vers les modes les plus écologiques et socialement les plus efficaces, comme l'implique la priorité au développement durable que propose la Région Languedoc Roussillon à tous ses partenaires.

Or, cette priorité exige une vraie capacité à rompre avec des réflexions au fil de l'eau. Les économies occidentales ne peuvent faire comme si la question du prix et de la ressource en hydrocarbures ne pouvait donner lieu à de nouvelles crises brutales, voire à une amplification de la crise rampante actuelle : les récentes crises des matières premières

pour satisfaire les besoins de la Chine et de l'Asie sont annonciatrices de nouvelles tensions économiques mondiales. Et de plus il y a nos engagements pris à Kyoto ! Le débat devra donc être plus prospectif que n'y invite le dossier soumis au débat par l'Etat ; ce dossier dessine des perspectives à l'horizon 2020 ; certes, il faut plus de 10 ans pour réaliser une ligne LGV, et presque 10 ans pour réaliser une ligne de tramway, une extension portuaire ou aéroportuaire ; mais justement, cela oblige à anticiper davantage les besoins et attentes des usagers et clients du transport, les évolutions de la société, et celles de la technologie et des techniques de progrès. Cette anticipation nous devons la faire avec un a priori, celui du développement durable, celui de la mobilité durable, celui de la fin tout routier et du tout autoroutier, celui d'une politique de déplacement maîtrisé, favorable à un nouvel équilibre entre les modes de

transport et à une complémentarité pertinente.

Le débat devra aussi trier mieux que ne le fait le dossier de l'Etat ce qui relève des transports de voyageurs et ce qui ressort de la logistique des marchandises ; les reports modaux, la promotion d'échanges intermodaux peuvent être plus directifs avec le fret qu'avec les voyageurs !

Enfin, il faut que le débat hiérarchise bien les préoccupations des résidents par rapport à celles des voyageurs en transit ; la Région veillera particulièrement à ce que les gens d'ici ne soient pas sacrifiés aux intérêts de ceux qui passent ici.

Faire émerger des politiques régionales

Ces considérations devraient permettre l'émergence de politiques régionales. Le Languedoc Roussillon a souffert d'être un lieu de confrontations de

diverses politiques sectorielles de transport « en région ». La Région, au titre de sa priorité au développement durable a à la volonté de conduire désormais des politiques régionales globales et cohérentes.

Le débat ouvert par l'Etat peut et doit y contribuer ; la Région y participera avec la volonté de le poursuivre au delà des réponses attendues de l'Etat, pour que ces politiques régionales soient vivantes.