Conseil Economique et Social Languedoc-Roussillon

Conseil Economique et Social Provence – Alpes – Côte d'Azur

Conseil Economique et Social Rhône-Alpes

DECLARATION COMMUNE DES PRESIDENTS DES CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DES REGIONS LANGUEDOC-ROUSSILLON, PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR ET RHÔNE-ALPES SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLE DU RHÔNE ET L'ARC MEDITERRANEEN

Jean-Claude BOUSQUET
Président du Conseil Economique et Social Languedoc-Roussillon

Jean-Paul VITI
Président du Conseil Economique et Social Provence - Alpes - Côte d'Azur

Bruno LACROIX
Président du Conseil Economique Rhône-Alpes

Depuis de nombreuses années, les responsables économiques et sociaux des régions Languedoc-Roussillon, Provence - Alpes - Côte d'Azur, et Rhône-Alpes ont été, périodiquement, amenés à conduire une réflexion stratégique sur les devenirs possibles de ce vaste espace interrégional de treize millions d'habitants.

La démarche était logique. Les hasards de la géographie et les fluctuations de l'histoire semblent, en effet, avoir fait de cet ensemble géo-économique un lieu privilégié où peuvent se conjuguer principes d'autonomie et exigences de solidarité.

Le débat public actuel sur la problématique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien, constitue, de ce point de vue, une formidable occasion donnée aux représentants de la société civile organisée, de rappeler quelques uns des éléments clés de leur stratégie territoriale commune.

Ce débat devrait pouvoir prendre en compte les orientations des trois Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire, actuels et futurs, et s'inscrire dans une perspective globale d'aménagement. La vision de l'Etat et de l'Union Européenne, sur la liaison avec l'espace méditerranéen en particulier, n'est, en effet, pas satisfaisante.

ENJEU 1 : METTRE LES TRANSPORTS AU SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

La démarche collective engagée par les Présidents des Conseils Economiques et Sociaux repose sur la conviction que le développement économique et social équilibré et harmonieux des territoires des trois régions, et le renforcement de leur compétitivité, à l'échelon national et européen, doivent être considérés comme des objectifs stratégiques centraux. La problématique des transports, traitée à l'occasion du débat public, constitue, en effet, un moyen privilégié, mais non exclusif, au service d'une politique globale d'aménagement du territoire aux enjeux multiformes.

La coopération interrégionale entre ces trois espaces socioéconomiques a déjà trouvé l'occasion de se concrétiser à plusieurs reprises dans le passé, et encore récemment. En témoignent les projets communs initiés, mis en œuvre, ou en passe de l'être, dans les domaines industriels (pôles de compétitivité), de recherche avancée (ITER), ou en matière environnementale (inondations), au sein de ce vaste territoire ouvert sur la Méditerranée.

ENJEU 2 : APPREHENDER L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE LA VALLEE DU RHONE ET DE L'ARC MEDITERRANEEN ET S'OUVRIR AUX PAYS DU POURTOUR MEDITERRANEEN.

Cette ouverture, cette situation de carrefour, de lieu de passage et de liaison, impose, en toute logique, la nécessité d'une reformulation de l'intitulé et de la problématique d'un débat public qui doit, plus que jamais, être centré sur la question des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen (et non l'Arc languedocien).

A un moment où le récent élargissement de l'Union Européenne conduit à un basculement progressif des flux vers l'Europe Centrale et Orientale, la France a un impérieux besoin que les réflexions stratégiques s'ordonnent autour d'un double axe : Nord Sud (ou Mer du Nord Méditerranée) et Est Ouest. (au sud : péninsule ibérique - Italie par le littoral, au nord : Atlantique - Europe de l'Est).

Le maintien de la fluidité de cet axe double est essentiel à la desserte de l'hinterland des ports méditerranéens concurrencés par les ports de la mer du Nord. Les espaces régionaux concernés ne sont, en effet, pas réductibles à de simples corridors. Ils génèrent par leur économie fortement développée et leur attractivité, des flux entraînant une saturation des axes autoroutiers. Ces axes sont des éléments clés pour le développement cohérent de ces espaces articulés autour de l'Espagne, de l'Italie et des Pays méditerranéens d'une part, et ouvrant, d'autre part sur l'Europe du Nord et de l'Est.

ENJEU 3 : PROGRAMMER LA REALISATION DES PROJETS DEJA DECIDES ET ENGAGER AU PLUS TOT LES ORIENTATIONS RESULTANT DU DEBAT PUBLIC

Le soutien actif des représentants de la société civile organisée des régions Languedoc-Roussillon, Provence - Alpes - Côte d'Azur, et Rhône-Alpes, sera d'autant plus aisément acquis que le débat public permettra de clairement distinguer :

- les projets, dont les financements sont décidés,
- les projets dont la réalisation, à moyen terme, conditionne le succès de la stratégie d'ensemble,
- les projets qui s'inscrivent dans une perspective à plus long terme.

La crédibilité de la démarche est à ce prix.

De ce point de vue, au-delà de l'indispensable concrétisation des décisions du CIAT de décembre 2003, il importera, à un moment où s'engage la préparation des futurs contrats de projets Etat - Régions, de veiller au respect des engagements antérieurs, et de s'assurer du caractère équitable des prises en charge financières de chaque partenaire - et notamment de l'Etat- dans le financement des infrastructures.

Ne pas apporter de réponses concrètes appropriées aux demandes de transports et de mobilité qui s'expriment, ne pas chercher à anticiper les effets prévisibles de saturation des axes et de congestion des trafics, ne serait pas seulement faire preuve d'égoïsme ou d'inconséquence. Ce serait entrer dans une logique de déni du réel, peu compatible avec l'esprit de responsabilité qui doit guider l'action publique.

Chacun sait, en effet, que la modernisation des systèmes de transport, qui doit s'inscrire dans le cadre d'un développement cohérent de l'urbanisation et de la production, est un facteur clé dans le maintien de l'activité économique et de l'emploi (politique portuaire, logistique, tourisme, etc…). Quant à la fluidité du trafic elle reste un impératif majeur pour nos entreprises et pour les salariés confrontés à une mobilité croissante et plus généralement pour chacun de nos concitoyens.

ENJEU 4 : DONNER UNCONTENU CONCRET A LA NOTION DE REPORT MODAL ET VALORISER CHAQUE MODE SUR SON CRENEAU DE PERTINENCE.

- Les réponses à cette demande croissante de mobilité doivent être placées sous le signe de l'équilibre. Elles imposent, notamment, que l'on donne un contenu concret à la notion de report modal de la route vers d'autres types d'infrastructures de communication (ferroviaire, ferroutage, maritime, voies navigables).
- On ne peut se satisfaire du discours récurrent sur les solutions alternatives à la route de ces dernières années. Le report modal ne pourra se faire de manière spontanée. Une volonté politique forte est donc indispensable. Elle doit se traduire par le développement de services fiables et performants dans l'ensemble des modes de transport.

De fait, la valorisation de chaque mode de transport sur son créneau de pertinence à travers :

- l'inter modalité pour les voyageurs et le fret,
- l'amélioration de la performance économique et de la qualité des services proposés,
- les infrastructures et plates-formes logistiques appropriées

constitue un ensemble de solutions pour lutter contre la saturation quotidienne d'axes routiers et autoroutiers de plus en plus encombrés par des trafics périurbains ou de courte distance. Rendre compatibles les impératifs socioéconomiques, les exigences en matière de protection de l'environnement, et les aspirations à une meilleure qualité de vie, n'est certes, pas un exercice aisé. Il reste, néanmoins, indispensable.

Quant aux mesures complémentaires destinées à explorer des voies alternatives (technologie des moteurs, nouveaux carburants, etc…), elles ne doivent pas rester lettre morte. Le débat actuel doit contribuer à en favoriser le développement, et les représentants professionnels peuvent, en ce domaine, jouer un rôle central.

D'une manière plus générale, les responsables économiques et sociaux du Languedoc-Roussillon, de Provence - Alpes - Côte d'Azur, et de Rhône-Alpes, tiennent à réaffirmer leur volonté de contribuer à renforcer, dans divers domaines, la coopération entre leurs trois régions. Le débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen sera, peut-être, l'occasion, de faciliter la cohérence des décisions en matière d'aménagement du territoire. Tel est, en effet, l'un des enjeux de la politique territoriale d'aujourd'hui, et de demain.