

## DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

### I. PRÉAMBULE

La problématique de la congestion de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, et notamment la dégradation du niveau de service des autoroutes A7 et A9, sont des plus préoccupantes en termes d'impacts croissants sur la qualité du cadre de vie, la santé des populations, l'économie des territoires et l'environnement.

Face aux prévisions de croissance soutenue des transports de voyageurs et de marchandises sur le territoire national à l'horizon 2020, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 a précisé la nécessité d'inscrire la croissance des transports dans une perspective de développement durable grâce notamment à une amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur et à un nécessaire rééquilibrage des différents modes de transport.

Le CIADT a très clairement reconnu «la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien» et considéré indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reports modaux, ainsi que d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est.

Le gouvernement a organisé en 2005 une concertation avec les trois régions concernées (Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, PACA) sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes (Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports - Vallée du Rhône et Arc Languedocien - septembre 2004, rapporteur Mr BLANCHET). La Région Rhône-Alpes a répondu par un courrier au Préfet signé du Vice-président délégué aux transports demandant la tenue d'un véritable débat public multimodal sur la problématique des transports en vallée du Rhône.

En 2006, l'Etat, par l'intermédiaire de deux ministères, le Ministère des transports, de l'Équipement, du tourisme et de la Mer, et le Ministère de l'Écologie et du développement Durable a commandé l'organisation d'un débat public à la Commission Nationale du débat Public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien sur la base d'un dossier officiel (Vallée du Rhône et Arc Languedocien - Débat Public sur la politique des transports - Dossier du Débat - mars 2006).

Les questions du débat sur lesquelles la Région Rhône-Alpes, comme l'ensemble des publics concernés, est appelée à se prononcer portent sur :

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, en termes de qualité de service et d'impact environnemental
- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre des 3 composantes du développement durable et des projets de développement des territoires,
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures

Un travail entre les trois Régions plus directement concernées (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon) a permis d'identifier les positions communes qu'elles avaient dans ce débat, leur permettant ainsi une affirmation plus forte de leurs engagements et de leurs demandes.

## **II. PRESENTATION DU DOSSIER DU DEBAT REALISE PAR L'ETAT**

### **II.1. LES ENJEUX DE TERRITOIRES ET LES GRANDES ORIENTATIONS DE POLITIQUES NATIONALES ET DE TRANSPORT PRÉSENTÉES DANS LE DOSSIER DU DÉBAT DE L'ÉTAT**

Le dossier de l'Etat identifie un certain nombre d'enjeux de territoires dans les trois régions PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes :

- Dans la plaine languedocienne, un enjeu de conciliation des impacts d'une forte croissance démographique avec de meilleures conditions de vie, de déplacement et de préservation de milieux remarquables.
- Dans le piémont languedocien, un enjeu de préservation de la richesse paysagère et écologique grâce au maintien d'une activité agricole.
- Dans la moyenne vallée du Rhône, des enjeux liés au secteur transport logistique en forte expansion, et au tourisme notamment dans les gorges de l'Ardèche et la Drôme provençale ainsi que des enjeux de liaisons transversales entre les arrière-pays et la vallée du Rhône.
- Dans la zone du Grand Avignon, un enjeu de maîtrise de la croissance urbaine, notamment autour du projet de liaison est-ouest entre les autoroutes A7 et A9 au sud d'Avignon
- Dans les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon, des enjeux de maîtrise de l'urbanisation, de mise en œuvre d'un système de transport collectif à l'échelle des agglomérations, mais aussi de rayonnement extérieur, nécessitant une meilleure insertion dans les grandes axes européens et méditerranéens.

Trois orientations de politiques nationales y sont également exposées de façon synthétique :

- la stratégie nationale du développement durable
- la politique nationale des transports
- la politique nationale de l'environnement

#### **II.1.2. Remarques sur les enjeux**

On notera que le dossier du débat de 2006 s'est très étoffé au regard du rapport de consultation de 2005 concernant la prise en compte des enjeux environnementaux autres que ceux ayant trait à la préservation des sites naturels. Dans la prospective à 20 ans, les facteurs de changement considérés font en effet référence aux impacts environnementaux globaux à travers les questions de changement climatique et de lutte contre l'effet de serre.

## **II.2. Les grandes évolutions à long terme du système de transport**

### **II.2.1 La prospective développée par l'Etat**

En supposant réalisé l'ensemble des projets d'infrastructures annoncés ou confirmés par le CIADT, le dossier support du débat présente les perspectives d'évolution des trafics à partir de quatre hypothèses :

- le taux de croissance du PIB, avec une moyenne de +1,9% par an entre 2002 et 2025,
- un prix du pétrole fixé à 60 \$ le baril avec une parité euro dollar à l'horizon 2025,
- une croissance démographique de 0,4% par an d'ici à 2025,

- un renchérissement des coûts du transport routier par rapport aux autres modes (sans rupture marquée dans les politiques fiscales).

Sur ces bases, déclinées sur le Grand Sud - Est pour tenir compte de ses caractéristiques spécifiques, l'évolution des trafics sur les différents tronçons serait la suivante :

Trafic voyageurs en millions

	ROUTE		FER	
	2000	2020	2000	2020
Vienne - Valence	27,9	37,6	15,5	23,0
Valence - Orange	32,6	43,9	16,0	23,8
Nîmes - Montpellier	16,7	20,4	5,6	8,3
Montpellier - Narbonne	7,1	9,6	1,6	2,4

Trafic marchandises en millions de tonnes

	ROUTE		FER		FLEUVE	
	2000	2020	2000	2020	2000	2020
Vienne - Valence	51,5	69,4	12,7	16,4	1,7	1,9
Valence - Orange	54,0	72,7	15,1	19,6	2,2	2,4
Nîmes - Montpellier	53,5	72,1	9,5	12,3	0,1	0,1
Montpellier - Narbonne	48,9	65,9	8,7	11,3	0,1	0,1

La croissance globale de la demande de transport serait d'environ 40% pour les voyageurs (à l'exception du tronçon Nîmes - Montpellier où elle serait d'un peu moins de 30%) et d'environ un tiers pour le transport de marchandises. La part de marché de la route diminuerait d'environ 2% pour le transport de voyageurs et augmenterait d'un point pour le trafic de marchandises.

A noter que les projections à l'horizon 2020 sont inférieures à celles qui figuraient dans le rapport de 2005 :

- 3 à 5 millions de voyageurs en moins, sauf sur Montpellier - Narbonne où il y a un million de voyageurs en plus,
- 3 à 4 millions de tonnes en moins dans la vallée du Rhône et 13 à 15 millions sur l'arc languedocien.

#### a) Le mode routier

Selon les éléments du dossier présenté au niveau du réseau autoroutier, les études conduisent à l'horizon 2020 à un trafic moyen de 75 000 à 92 000 véhicules / jour sur A7 (113 000 à 134 000 en été) et de 67 000 à 89 000 véhicules / jour sur A9 (97 000 à 123 000 en été). Ce niveau de trafic correspond à une situation très fortement dégradée sur la quasi-totalité du réseau. Seule la section Montpellier - Narbonne aurait une situation légèrement meilleure que le reste du réseau avec, hors été, une situation fortement dégradée et en été la section Montpellier - Sète qui resterait en dessous du seuil de situation fortement dégradée.

Il est rappelé qu'une situation très fortement dégradée est atteinte à partir d'un trafic de 74 000 véhicules/jour en moyenne annuelle et 113 000 véhicules/jour en été. Elle correspond à une situation où les usagers doivent réduire leur vitesse jusqu'à 90 km/h pendant plus de la moitié de leur parcours avec, hors été, une saturation apparaissant en moyenne trois jours par mois aux périodes de fêtes et vacances scolaires et certains jours ouvrables. Les jours dits avec saturation sont ceux durant lesquels au moins une heure est saturée, avec le trafic qui circule à moins de la vitesse de capacité, soit 85 km/h.

## **b) Le mode ferroviaire**

La vallée du Rhône bénéficie de façon très privilégiée de 3 lignes ferrées à double voies, électrifiées, et de bonne qualité. Selon les éléments du dossier, les aménagements réalisés à l'horizon 2020-2025 à partir desquels l'Etat bâtit sa prospective sont (cf p48) :

En Rhône Alpes : le contournement ferroviaire de Lyon, la liaison transalpine Lyon Turin, le raccordement du réseau ferroviaire régional à la gare TGV de Lyon Saint Exupéry, des aménagements de la rive droite du Rhône, l'électrification et la mise à double voie de Valence - Grenoble - Montmélian, la mise au gabarit du tunnel des Roches de Condrieu.

En PACA, la LGV PACA et l'amélioration de voies dans l'aire métropolitaine marseillaise et dans la métropole Cannes-Grasse-Nice.

En Languedoc Roussillon : une LGV mixte Nîmes - Montpellier, une LGV mixte Perpignan Barcelone...

Ces aménagements permettraient d'offrir une capacité supplémentaire importante.

L'accroissement de l'offre de 55% sur la vallée du Rhône, soit 60 sillons supplémentaires sur chacune des trois lignes, et un doublement sur Nîmes - Narbonne (175 sillons supplémentaires) permettrait de capter la croissance des trafics sur le mode ainsi que des reports depuis le mode routier. Il convient de remarquer que cette augmentation de l'offre serait supérieure à la croissance attendue des trafics (50% pour les voyageurs et 30% pour les marchandises), en particulier sur la section Nîmes - Narbonne.

A noter qu'avec les hypothèses retenues, il resterait encore une capacité résiduelle de 15% à 30% de la capacité totale, soit 30 sillons sur la LGV méditerranée, 80 sillons en rive droite et rive gauche du Rhône et entre Nîmes et Montpellier, et 150 sillons entre Montpellier et Narbonne.

Enfin, il est indiqué dans le dossier qu'il n'a pas été pris en compte la dynamique de développement des TER insufflée par les Régions à la suite de leur prise de compétence sur les réseaux TER.

## **c) Le mode fluvial**

Selon les éléments du dossier, le niveau de trafic annuel est estimé à 7 ou 8 millions de tonnes en 2020, pour une capacité de 26 Mt. Toutefois, il est à noter que les prévisions du modèle sont largement en deçà de la croissance constatée actuellement et que l'objectif de 7Mt pourrait être atteint dès 2007 (6,4 Mt en 2005).

### **II.2.2 Remarques**

D'une manière générale, il apparaît que ce document ne tient pas suffisamment compte des dynamiques actuelles des modes alternatifs à la route et de leurs potentialités et qu'en conséquence la situation de référence 2020 décrite dans le dossier est significativement sous évaluée pour les transports ferroviaires et fluviaux.

En effet, en ce qui concerne le transport de voyageurs, les perspectives à l'horizon 2020 font apparaître une prévision de 23 à 24 millions de voyageurs par an en ferroviaire. Ce chiffre paraît sous estimé au regard de la situation actuelle, mentionnée dans le document de consultation, qui fait état de 21 millions de voyageurs pour le TGV Méditerranée et d'une fréquentation des TER de 12 500 voyages quotidiens sur l'axe Lyon-Valence-Avignon (soit au minimum 2,5 millions de voyages par an).

A cet égard, il convient de noter que dans le dossier il n'est pas pris en compte la dynamique de développement des TER générée par les Régions à la suite de leur prise de compétence. Or, depuis 1997, on constate une augmentation moyenne de la fréquentation de 5% (liée à la fois au développement de la desserte et à l'attractivité du réseau) et depuis 2004 une croissance qui avoisine 10 %.

De même, pour les transports de marchandises, les 7 à 8 millions de tonnes annoncés en 2020 pour le transport fluvial ne paraissent pas réalistes compte tenu de la croissance enregistrée ces dernières années, et notamment des 6,7 millions de tonnes transportées en 2005. Le « Plan Rhône » actuellement en cours de préparation se fixe comme objectif de gérer la croissance de la demande de déplacements dans la vallée du Rhône en assurant un meilleur équilibre et une complémentarité entre les différents modes de transports. Le programme d'actions envisagé (450 M€) devrait permettre raisonnablement d'atteindre à l'horizon 2015 un objectif de trafic de 10 Mt sur l'axe Rhône - Saône et 1 Mt sur le canal du Rhône à Sète.

En outre, les perspectives de cabotage maritime sur l'axe méditerranéen sont totalement ignorées.

On notera également que les parts modales sont sensiblement les mêmes que celles observées à ce jour.

Il n'est donc pas étonnant que la prospective développée aboutisse à la saturation des autoroutes A7 et A9.

(Il convient cependant de rappeler que le scénario volontariste étudié dans le rapport Blanchet qui prenait en compte un report modal pour les voyageurs et les marchandises, un report spatial, avec notamment une incitation à l'utilisation des autoroutes parallèles à la vallée du Rhône, et la limitation de la congestion des autoroutes aux moments les plus chargés concluait malgré tout à une situation fortement dégradée à très fortement dégradée.)

Enfin, le document n'apporte pas d'analyse des besoins de transport, notamment ceux qui relèvent des besoins locaux et des besoins de transit, le rôle de chacun de ces trafics dans la congestion, de même que la fonctionnalité des diverses infrastructures existantes, alors qu'une meilleure utilisation de celles-ci, évitant le mélange des trafics, est aussi une piste de travail intéressante.

### **Remarques sur la méthode**

Une autre méthode permettant de présenter un scénario pourrait consister à établir l'évaluation précise des capacités disponibles en ferroviaire et en fluvial et à proposer des mesures volontaristes pour une utilisation plus importante des capacités disponibles en fer et fluvial, pour éviter la construction de nouvelles capacités routières.

Elle permettrait de rompre avec une approche conduisant toujours au même résultat, toujours plus d'investissements routiers qui compromettent les chances des autres modes d'écouler une partie des échanges, en tenant pour acquises certaines limites actuelles des modes moins polluants à répondre aux besoins de transport.

### **II.3. les mesures proposées par l'Etat au débat public**

A la différence du rapport Blanchet, le dossier de l'Etat pour le débat public recense un grand nombre d'actions possibles : soit 43 mesures réparties en 6 familles :

- la régulation de l'existant
- le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime
- le développement des infrastructures routières
- le progrès technologique soutenu

- la maîtrise de la mobilité routière
- les modifications des comportements

## Remarques

- Le cadencement du réseau ferroviaire est une des actions envisageables au titre de « la régulation de l'existant » (p 63). Ses gains sont :
  - l'accroissement significatif de la fréquentation grâce à une lisibilité du service, l'efficacité des correspondances et une gestion maîtrisée des situations perturbées,
  - une optimisation de la capacité des infrastructures,
  - une baisse des coûts unitaires d'exploitation et de maintenance (planification des périodes et de maintenance et massification des interventions).

Il est à noter que la Région Rhône-Alpes travaille avec RFF et SNCF pour organiser le cadencement du réseau en Rhône Alpes pour décembre 2007.

- La mise en place d'une autoroute ferroviaire « arc languedocien - vallée du Rhône - sillon marseillais » est envisagée pour 2007. Sa montée en charge sera facilitée par le cadencement du réseau.
- Dans le registre du développement des infrastructures ferroviaires, on peut noter que le projet de raccordement du sillon alpin avec la Ligne à Grande Vitesse de la vallée du Rhône n'est pas mentionné, alors qu'il contribue au report modal en donnant des temps de parcours attractifs entre le sillon alpin et l'arc méditerranéen.

De même, il manque des aménagements nécessaires dans le nœud lyonnais.

Il est à noter que le dossier laisse croire à tort que le contournement ferroviaire de Lyon libérerait de la capacité dans Lyon pour les TER.

Or, les périodes de saturation du nœud lyonnais sont les heures de pointe au cours desquelles les trains de fret ne circulent pas.

Le CFAL est avant tout utile pour la qualité de la desserte fret, la diminution des nuisances dans les zones denses, et pour permettre de développer de façon massive le fret ferroviaire.

- Dans le registre « développement du transport combiné rail-route » il manque l'aménagement d'un réseau de plateformes logistiques multimodales complémentaires.
- Dans le registre des « modifications des comportements », il manque le développement des mobilités douces pour les déplacements en ville, et aussi pour les loisirs et le tourisme (ex : véloroutes-voies vertes du Léman à la mer).
- Enfin, la famille d'actions « progrès technologique soutenu » regroupe les innovations technologiques qui permettraient d'améliorer l'efficacité économique et écologique du système de transport. Elle comprend les ressources énergétiques alternatives aux combustibles fossiles, les véhicules hybrides, les évolutions des matériels ferroviaires, les systèmes d'information, la sécurité. On peut noter que l'Europe s'engage dans l'intégration des nouvelles technologies dans les transports. Le débat sur la vallée du Rhône est l'occasion pour la Région de soutenir des propositions novatrices alliant compétitivité et protection des populations et de l'environnement. Ainsi, dans la gestion et l'exploitation des infrastructures ferroviaires, dont la charge financière repose fortement sur la Région, des dispositifs intégrant de nouvelles technologies peuvent tout à la fois optimiser l'utilisation et renforcer la sécurité. De la même façon, le transfert de trafic de la route vers le rail, voire, le fluvial peut être également aidé par l'utilisation de technologies adaptées. Enfin le développement de « véhicules intelligents » tant routiers que ferroviaires est une des voies de progression des

vingt prochaines années tant sur le plan de la sécurité que de l'optimisation des infrastructures, ou de la moindre consommation d'énergie.

- Il est à noter qu'un certain nombre d'actions envisageables
- Soit relèvent de la responsabilité de la Région Rhône-Alpes qui est acteur ferroviaire à part entière, en tant qu'autorité organisatrice :
  - intensification offre TER (desserte, tarification, informations...)
  - cadencement des TER
- soit sont en lien direct avec sa compétence ferroviaire
  - gestion exploitation optimisée des infrastructures ferroviaires
  - franchissements alpins ferroviaires
  - modernisation du réseau ferroviaire (raccordement LGV - sillon alpin, nœud lyonnais, ...)
- soit sont soutenues par la Région dans le cadre de ses politiques en faveur de la mobilité douce, du fret fluvial et du fret ferroviaire
  - incitation au covoiturage
  - incitation à l'autopartage
  - véloroutes - voies vertes du Léman à la mer
  - navettes fluviales
  - Canal Saône Moselle
  - Développement du transport combiné rail-route : plateformes intermodales

### III. AVIS DE LA REGION

#### III.1. sur le dossier présenté par l'Etat :

Les trois régions considèrent que le périmètre du débat doit prendre en compte l'arc méditerranéen et pas seulement l'arc languedocien. En effet la vallée du Rhône interagit directement avec l'est et l'ouest du delta du Rhône. L'image retenue pour la couverture du dossier de l'Etat le reflète bien !

La situation de référence 2020 présentée par l'Etat ne convient pas, car nettement sous évaluée pour le ferroviaire et le fluvial. (cf II-2-2). En effet, ni l'évolution actuelle du mode fluvial, ni la dynamique forte du TER générée par les Régions n'ont été prises en compte. Dès lors on peut s'interroger sur la qualité des perspectives routières présentées dans le dossier.

La présentation d'un certain nombre d'actions envisageables est intéressante car nouvelle de la part de l'Etat. Toutefois il manque :

- le projet de raccordement entre le sillon alpin et la LGV dans la vallée du Rhône
- des aménagements de capacité dans le nœud lyonnais
- un réseau de plateformes intermodales (pour autoroutes ferroviaires, transports combinés...)
- le développement de mobilités douces en ville
- les véloroutes voies vertes du Léman à la mer

#### III.2. Sur l'aménagement des territoires :

L'aménagement du territoire de la vallée du Rhône est en lien direct avec la question des déplacements. C'est un territoire dont l'aménagement et le développement économique ont été « surdéterminés » par sa vocation d'axe de transport, en accueillant des flux de transit importants

et des infrastructures qui ont fortement imprimé la structuration des espaces. Ainsi, les décisions qui pourront être prises en matière de transport seront structurantes pour longtemps. L'enjeu du débat est donc important pour le devenir du territoire de la vallée du Rhône. Cette vallée restera, même à long terme, un lieu de forte circulation, car l'attractivité des territoires qu'elle relie tend à s'amplifier encore, notamment pour le sud où la pression démographique et foncière augmente.

Ainsi, il est nécessaire de s'interroger sur le devenir de ce territoire, sur la forme de son évolution. Souhaitons-nous en faire un seul lieu de passage, ou souhaitons-nous lui redonner un air de pays ? Quelle qualité de vie pour les habitants ? Quelles mesures pour la santé publique (au regard de la pollution, du bruit, ...) et pour la sécurité (accidents) ?

Les trois régions s'accordent sur la nécessité de limiter la concentration des flux et du développement des activités économiques et des populations y afférant. Une réflexion doit donc être conduite à l'échelle nationale pour un maillage national afin de limiter la concentration sur le couloir rhodanien et faire bénéficier certains territoires en perte de population et de croissance de l'atout des échanges.

Il est important de s'interroger également sur le fonctionnement du système économique et ses impacts sur les déplacements des personnes et des marchandises. Les transformations du système productif, le développement des importations et des exportations, la gestion à flux tendus façonne une société où le développement économique est lié à l'intensification des échanges avec pour conséquence sur les systèmes de déplacements et transports un accroissement des mouvements et un allongement des kilomètres parcourus. A cela s'ajoute le faible coût du transport routier qui tend à rendre la route plus compétitive que le fer ou le fleuve, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Cette question des transports doit être replacée dans une logique large qui inclut le grand Sud Est du Massif Central aux Alpes, y compris le lien avec l'Italie et la Suisse. Elle ouvre la réflexion sur les itinéraires possibles Nord Sud, alternatifs à la vallée du Rhône, à l'échelle nationale, tant pour les axes routiers que ferroviaires.

Pour les axes routiers, on pense notamment à l'achèvement d'A 75, à Grenoble - Sisteron, Saint Etienne - Toulouse, et à l'aménagement d'axes ardéchois existants en balcon de la vallée contribuant ainsi à une meilleure irrigation de l'arrière-pays (RN 104, D 104).

Enfin, les 3 Régions s'accordent sur le fait qu'il appartient aux collectivités de se mobiliser, comme elles l'ont fait dans le cadre du plan Rhône, pour prendre en main l'évolution de ce territoire en intégrant la qualité des paysages, l'attractivité touristique, le devenir des activités agricoles, et en valorisant les arrière-pays pour rééquilibrer les territoires. Il s'agit d'éviter « l'effet couloir » en facilitant les échanges entre la vallée et son hinterland, ainsi que les transversalités de part et d'autre de cet axe. Cela passe notamment par une très forte amélioration des relations est-ouest avec la vallée du Rhône.

L'organisation des flux des transports et la gestion multimodale des nœuds de communication sont déterminantes.

Les enjeux globaux d'environnement et la préservation des espaces naturels et des patrimoines doivent être intégrés à la réflexion. Ils sont également source de vitalité et de richesse pour les arrière-pays.

### **III .3. Sur la politique des transports**

Les 3 Régions s'accordent sur la **nécessité d'une politique ambitieuse de report massif de la route vers les modes les moins polluants (ferroviaire, fluvial...)**. En effet, une telle politique est nécessaire pour allier les échanges et la croissance économique avec les objectifs environnementaux globaux, de qualité de vie et de santé des habitants.

Le renchérissement actuel du prix du pétrole, qui risque a priori de se poursuivre à l'avenir, contribue à favoriser un recours accru aux modes de transport alternatifs et aux énergies renouvelables. Dans ce cadre, il est également indispensable de travailler sur les perspectives de trafic à long terme en testant des hypothèses du prix du baril de pétrole largement supérieur à 60 \$ et même 100 \$, c'est-à-dire bien au-delà des hypothèses considérées dans le rapport de consultation 2005 (rapport Blanchet) et dans le dossier du débat public.

**Pour cela les 3 Régions refusent l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône.**

Le choix d'une politique de report modal ambitieuse ouvre dès lors sur la question de la capacité des modes moins polluants à éviter de nouveaux investissements routiers. Il faut s'appuyer sur les capacités disponibles du fer et du fleuve, et proposer des mesures volontaristes pour les utiliser au maximum. De ce point de vue, les actions des régions pour le développement du TER contribuent fortement au report modal (dessertes, matériels nouveaux, tarifications combinées, aménagement des gares, organisation du rabattement sur le réseau TER...). A noter aussi l'étude lancée par les 3 Régions sur l'opportunité et la faisabilité de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône.

Il apparaît aussi aux 3 Régions qu'une restructuration en profondeur du système ferroviaire actuel est nécessaire, notamment pour le fret, pour le rendre réellement performant et compétitif au regard du mode routier. A cet égard, le projet de cadencement en Rhône Alpes en décembre 2007 que la Région porte fortement pour améliorer l'attractivité de son réseau TER et l'optimisation des infrastructures et des moyens d'exploitation, se déploiera ensuite sur l'ensemble du réseau français, et va aider le fret à gagner en qualité : temps de parcours, fiabilité, augmentation de sillons....

#### **III.4. Pour la suite du débat public**

La liste des mesures présentées au débat public (cf II-3) constitue une première étape pour préparer un projet commun de politique de transport.

Les 3 Régions souhaitent qu'une démarche commune soit conduite pour caler les orientations partagées en aménagement et en transports pour la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, à l'instar de la démarche organisée pour le Plan Rhône.

Sur cette base, il sera alors possible ensuite de définir ensemble une politique des transports avec :

Des choix d'actions en fonction de la quantification de leurs effets

Leur mise en œuvre après explicitation du rôle de chaque collectivité publique.

Les 3 Régions souhaitent également l'accélération de la réalisation de premières mesures à court et moyen terme, afin d'éviter une aggravation de la situation des transports d'ici à la réalisation des mesures lourdes d'investissement sur les modes alternatifs. Cela passe notamment par la régulation des trafics, l'information multimodale, la modulation des péages... Des mesures de régulation de vitesse avaient été mises en œuvre en 2004, et avaient donné des résultats très prometteurs.

**En conséquence, je vous propose :**

I. dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, la Région Rhône-Alpes affirme que :

- La problématique des transports doit être replacée dans une logique large d'aménagement du territoire, qui couvre l'ensemble du grand sud-est, du Massif Central aux Alpes et l'ensemble de l'Arc Méditerranéen
- Cette logique d'aménagement du territoire, permet de s'inscrire dans une problématique de développement durable. Elle prend donc en compte les questions économiques, mais aussi celles de la qualité de vie des habitants, des préoccupations de santé publique, de la sécurité des usagers. Elle intègre la qualité de l'environnement et des paysages, l'attractivité touristique, le devenir des activités agricoles et la qualité des produits.
- Cette problématique des transports doit être envisagée dans le cadre des enjeux globaux d'environnement. La nécessité de progresser enfin vers le respect du protocole de Kyoto, la stricte application du Livre Blanc de l'Union Européenne sur les transports doivent guider cette logique. Les questions relevant de la crise climatique et énergétique demandent de s'interroger sur notre système économique, qui impacte directement les trafics. La gestion à flux tendus, l'éloignement des lieux de production et de consommation, la recherche des coûts de gestion les plus bas sont autant de facteurs de déplacements de marchandises. Le coût très insuffisant des transports routiers de marchandises permet cette fuite en avant. Le maintien d'un tel système économique aura pour conséquence l'augmentation des trafics.
- Le choix d'une politique de report massif de la route vers les modes moins polluants est impératif, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. C'est en effet le seul choix possible pour un développement durable permettant de concilier échanges économiques et besoin de déplacement d'une part, et respect du protocole de Kyoto, qualité de vie, de santé humaine et d'environnement d'autre part. L'engagement international pris par la France à l'horizon 2050 porte sur une division par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre.
- La Région Rhône-Alpes refuse l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône et l'Arc Méditerranéen (A7, A9, « Piémontaise »...). Le nécessaire report modal est possible. Les capacités ferroviaires, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, y compris relevant des projets à moyen ou long terme pour lesquels la Région a pris soit une délibération (délibération du 21 juillet 2005 : consultation sur l'itinéraire fret de la transalpine entre Lyon et Chambéry et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise), soit une position favorable en lançant des études (délibération du 15 décembre 2005 : étude d'opportunité et de faisabilité de réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône aux TER), ainsi que les capacités fluviales et maritimes le permettent. Par ailleurs, les préoccupations de l'aménagement du territoire doivent conduire à mieux utiliser la desserte ferroviaire et routière des itinéraires situés à l'est et à l'ouest de la Vallée du Rhône (Grenoble - Veynes - Sisteron, Saint-Étienne - Toulouse, Clermont - Béziers).
- La mise en place d'une politique tarifaire adaptée pour le mode routier est impérative. Elle doit l'être autant que possible à l'échelle européenne sur le modèle du système mis en place récemment par nos voisins, et sur l'ensemble du réseau routier.
- Pour un aménagement équilibré du territoire régional, il convient également de valoriser les arrières - pays et d'y faciliter le développement d'activités. Pour cela il est nécessaire d'améliorer les relations transversales perpendiculaires à la vallée du Rhône. Il s'agit de favoriser l'accès à ces territoires de toute la région, par l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires existantes, la réouverture de lignes ferroviaires et de transport collectif. C'est dans cet état d'esprit que doit être pris en compte la réalisation d'axes d'aménagement du territoire non autoroutiers en Ardèche, sur les

itinéraires des RN 304 et 102. Il s'agit aussi de bien organiser des lieux de correspondance tous modes. Il appartient aux collectivités de développer ensemble les TC locaux, régionaux et interrégionaux pour faciliter cette irrigation. La Région Rhône Alpes entend sur ce point exercer toute sa responsabilité en plein accord avec les Régions voisines.

II. Sur le contenu du dossier, la Région Rhône-Alpes considère que :

La situation de référence 2020 présentée par l'État est basée sur des hypothèses fausses et irréalistes qui ont pour conséquence la surestimation des simulations routières. En effet, elle ne prend pas en compte la crise énergétique actuelle et à venir (hypothèse 60\$ en 2020 déjà obsolète) et l'épuisement progressif des énergies fossiles. Elle ne permet pas non plus de réaliser les objectifs des engagements internationaux de la France par rapport à la crise climatique. Elle n'intègre ni la dynamique constatée depuis 1997 sur les TER, ni le potentiel représenté par le fluvial.

III. Pour faire suite au débat, la Région Rhône-Alpes demande un projet collectif. Une démarche commune doit être conduite rapidement pour définir une politique novatrice en déplacements et transports dans la vallée du Rhône et dans l'Arc Méditerranéen, basée sur le report modal. Nous souhaitons que les 3 régions concernées contribuent ensemble à l'élaboration d'un projet commun de transports et à la mise en œuvre de son programme d'actions, qui prend en compte une vision de l'aménagement du territoire plus équilibrée et intégrant les habitants et leur projet de vie. Pour sa part, la Région Rhône-Alpes développe activement les TER, accroît leur dimension interrégionale et soutient le transport fluvial. Elle s'implique fortement dans le Plan Rhône qui constitue le socle d'un projet de développement durable pour le territoire.

IV. La Région Rhône Alpes demande l'accélération de la mise en œuvre des premières mesures de court et moyen terme suivantes afin d'éviter la congestion de l'axe autoroutier :

- application des réglementations sociales et renforcement des contrôles
- gestion de trafic et réduction des vitesses
- information multimodale
- modulation des péages

V. La Région Rhône-Alpes souhaite que de nouvelles recettes de financement soient dégagées, tant au niveau national qu'europpéen, par l'utilisation de la directive eurovignette et son élargissement. Ces recettes devront être exclusivement affectées aux modes de transports non routiers (recherche développement, matériel, infrastructures...).

Je vous serais obligé de bien vouloir délibérer sur ces propositions.

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE