L'appel des 9 Présidents

Déclaration commune des 9 présidents de conseils généraux de la vallée du Rhône et de l'Arc languedocien sur la problématique des transports.

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 (CIADT) du 18 décembre 2003 a reconnu « la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien » et considère indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route, ainsi que d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est.

Après des consultations menées en 2005 par le gouvernement, **soit deux ans** après les décisions du CIADT, la décision a été prise le 6 juillet 2005 de lancer un débat public du 29 mars au 25 juillet 2006. Ce débat devrait d'ailleurs être élargi à l'ensemble de l'arc méditerranéen. Les trafics, qui empruntent la vallée du Rhône et l'arc languedocien se retrouvent également sur les axes de circulation de la Région PACA

Les présidents des Conseils Généraux des 9 départements concernés par **ce couloir de transports le plus chargé d'Europe,** espèrent qu'il ne s'agit pas là d'un débat de plus. Car **il n'est plus temps de débattre de mesures à court terme**, comme ce fut le cas par le passé, mais bien de conduire des politiques volontaires et globales pour traiter ce problème de manière durable.

Les départements que nous représentons (8 millions et demi d'habitants) **ont une position commune et des propositions à faire**. Aujourd'hui, « La déclaration des 9 présidents » donne notre vision de la situation et du diagnostic établi, analyse les mesures proposées ou promises, et énonce les mesures que nous jugeons indispensables pour enrayer une dégradation de la situation.

Cette dégradation n'est pas inéluctable.

Qui de plus légitimes que les Départements ?

Les Conseils généraux sont en première ligne sur la problématique des transports. **C'est vers nous que la population se tourne** quand elle est confrontée à des difficultés dans ce domaine. C'est contre notre gré que le Gouvernement a renforcé cette légitimité en nous imposant le transfert de la quasi-totalité des routes nationales, notamment celles complémentaires des autoroutes qui auraient du rester à la charge de l'Etat.

Un diagnostic connu et alarmant

Même si le diagnostic sur la situation dégradée de ces corridors routiers est établi depuis longtemps par les collectivités que nous représentons (cf. le colloque organisé en 1991 par le Département de la Drôme), et même si la question a déjà suscité des réflexions dans plusieurs départements, le dossier du débat public permet d'avoir une compréhension à la fois de la situation telle que la ressentent les habitants de nos territoires, et des enjeux tant en termes de transport que d'environnement. Les débats organisés dans les différents départements concernés montrent que la situation est alarmante.

Des problèmes occultés

Les préoccupations d'aménagement équilibré et durable du territoire, problème majeur pour nos habitats et écosystèmes, ne nous semblent pas figurer à leur juste place : elles sont moins mises en avant que celles de transport et d'environnement, et apparaissent plus comme une conséquence subie de la croissance des trafics, que comme un élément à prendre en compte dans les choix.

Ces préoccupations sont à notre sens d'autant plus prégnantes que les territoires concernés connaissent parmi les plus forts taux d'accroissement de la population (plusieurs centaines de milliers d'habitants supplémentaires y sont attendus d'ici 20 ans) et disposent d'un environnement remarquable caractérisé par une grande richesse et une grande diversité des milieux.

On peut redouter le pire pour ces milieux au regard la croissance exponentielle du trafic routier, sauf si l'on imagine **un scénario de rupture avec le « tout routier ».**
C'est ce qui a conduit les départements de la Drôme et de Vaucluse à rappeler, le 7 juillet 2006 en Avignon, leur opposition formelle au doublement de l'autoroute A7.

L'Etat doit d'abord achever les opérations prévues

De nombreuses liaisons, routières ou ferroviaires, sont prévues dans le cadre des contrats de plan Etat-Région ou lors des CIACT ou des CIADT. **Le constat de l'avancement physique** de ces opérations comme celui des difficultés budgétaires des entités publiques notamment l'Etat, **nous conduisent à douter de l'effectivité de leur mise en service à l'horizon 2020.**
Si l'Etat veut nous convaincre du sérieux de ses prévisions, il doit nous dire comment il finance et comment il conduit les procédures pour les respecter.

Selon nous, il y aura un grave retard de réalisation et de ce fait, les conditions de circulation dégradées sur nos axes seront vraisemblablement rencontrées à une échéance plus proche que celle annoncée par le rapport.

Il convient donc tout d'abord de veiller activement à la réalisation de l'ensemble des aménagements suivants :

- création en Ardèche d'un axe structurant notamment autour de la RN 102
- achèvement de l'A 75 et l'A 750
- aménagement de la RN 88 à 2 X 2 voies
- achèvement de la RN 106 (sud) à 2 X 2 voies,
- achèvement de l'autoroute A 9 à 2 x 3 voies,
- liaison Est Ouest d'Avignon,
- liaison Grenoble-Sisteron,
- contournements urbains (Orange.....etc),
- chantier multitechnique Clésud,
- achèvement de l'aménagement de la RN 116 entre Perpignan et Mont Louis.

Nous attendons donc tout d'abord de l'Etat qu'il respecte ses engagements et ses promesses en matière de réalisation des liaisons déjà programmées.
Nous notons cependant que les modalités que tente de mettre en place le gouvernement pour l'exécution du XII^{ème} contrat de plan ne respectent pas la réalisation de tous les investissements sur lesquels il avait engagé sa signature.

Pour l'avenir, l'Etat (en transférant les routes nationales aux départements) a voulu le décroisement des financements il doit en assumer les conséquences financières.

Etudier toutes les propositions

Le document de consultation du débat public présente plusieurs familles de mesures : celles relatives au report modal (tant pour le transport de marchandises que pour le transport des personnes), au progrès technologique soutenu, à la maîtrise de la mobilité routière et à la modification des comportements. Elles sont pertinentes et doivent être en priorité développées, même si certaines ne peuvent s'inscrire que dans une effectivité de long terme.

Celles relatives à la régulation de l'existant doivent être mieux analysées avant leur mise en œuvre, En effet, en cas de saturation on assiste à un **report des trafics, des nuisances vers les réseaux secondaires** (départementaux et communaux), et de ce fait à **une grave pénalisation des populations locales.**

Un chiffrage sous estimé des modes alternatifs à la route et de leurs potentialités

Les hypothèses formulées dans le document ne tiennent pas suffisamment compte des dynamiques actuelles des modes alternatifs à la route et de leurs potentialités.

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 évoque 21 millions de voyageurs par an pour le seul TGV Méditerranée et 2,5 millions pour le TER sur l'axe Lyon-Valence-Avignon.

De même, pour le transport de marchandises, les tonnages annoncées en 2020 pour le transport fluvial ne paraissent pas réalistes compte tenu de la croissance enregistrée ces dernières années, et des tonnages actuellement constatés.
Enfin, les perspectives de cabotage maritime sur l'axe méditerranéen sont ignorées.

C'est maintenant qu'il faut agir

En effet, sans réaction énergique la situation va encore s'aggraver. Les corridors que constituent la Vallée du Rhône l'arc languedocien et l'ensemble de l'arc méditerranéen sont les plus saturés d'Europe ; il est inconcevable que cette situation, **qui va pénaliser toute l'Europe et pas seulement nos départements,** ne soit pas prise en compte de manière plus sérieuse par les instances européennes et nationales.

Les Départements vont apporter 20 milliards d'euros

Dans les 20 ans, les 9 départements que nous représentons consacreront, dans le cadre de leurs compétences, **plus de vingt milliards d'euros aux routes, aux transports collectifs interurbains et aux infrastructures ferroviaires et portuaires mais aussi à des transports alternatifs** (pistes cyclables en site propre).

Les Régions accompagnent ces efforts et développent en outre les Transports Express Régionaux (TER). Nous souhaitons le développement des TER dans chacun de nos départements (y compris dans l'Ardèche qui n'en dispose pas aujourd'hui)

Nous estimons qu'en contrepartie des efforts des collectivités territoriales c'est un effort équivalent que doivent faire, l'Etat et l'Europe.

Avec 40 milliards d'euros sur les routes départementales, nationales, les ports, lignes ferrées et voies navigables, les conditions seront réunies pour traiter efficacement le problème auquel nous sommes tous confrontés.

Rappelons que pour l'Etat peuvent être mobilisés les crédits de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) et les contrats de projets.

Il faut aussi s'appuyer sur les programmes européens (2007 – 2013) :

- Objectif compétitivité FEDER , qui peut-être mobilisé notamment sur le fret ferroviaire et fluvial, le cabotage maritime et la multimodalité, les transports collectifs urbains et périurbains et ce, dans les 3 régions concernées,

- Objectif coopération territoriale FEDER : financement – études- de sections transfrontalières (Espagne/ France, France /Italie) des réseaux méditerranéens,

- Marco Polo II visant à aider les entreprises européennes à déplacer le transport routier de marchandises vers le transport maritime, le rail et les voies navigables doté de 740 millions d'€uros,

- et surtout RTE (réseaux trans – européens de transport) qui dispose pour la période de 8 milliards d'€uros pour une trentaine de projets européens dont l'axe LGV Barcelone Nîmes et l'autoroute de la mer du sud ouest européen.

De plus, un investissement public d'une telle importance permettra aussi une **relance de la croissance économique par la réalisation de projets qui profiteront aux générations futures,** et s'inscriront dans une perspective de développement durable des territoires européens concernés.

Ce que nous demandons au gouvernement

La situation décrite n'est pas une fatalité. Nous demandons donc au Gouvernement :

1) sur le volet ferroviaire :

- **qu'il permette le développement de l'offre TGV et du trafic ferroviaire fret**, par la réalisation :

  - de la ligne mixte (grande vitesse et fret) entre Montpellier et Perpignan en complément bien sûr du contournement ferroviaire préalable de Nîmes/Montpellier (seuls maillons manquants entre Amsterdam et Séville),

  - de la partie sud du contournement ferroviaire de Lyon avec un raccordement au sud de Vienne, du tunnel sous chartreuse pour la ligne fret du Lyon Turin,

  - et de la LGV des métropoles du Sud, permettant la mise en réseau des métropoles de la vallée du Rhône et de l'Arc Méditerranéen de Barcelone à Milan et Turin.

  Ces réalisations sont en effet la condition sine qua non du développement, sur tout l'axe, du transport ferroviaire de fret, dont le transport combiné rail/route et **le ferroutage, alternative des plus efficaces au transport routier,** (et ceci ne doit pas être perçu comme une menace par les exploitants des autoroutes car les trafics en cause donneront du travail à tous). L'aménagement de la liaison ferroviaire à grande vitesse vers Toulouse et Bordeaux doit également être programmé, de même que le raccordement de la ligne du sillon alpin à la LGV sud afin de permettre de doter l'agglomération grenobloise forte de 400 000 habitants de liaisons performantes avec le sud.

- qu'il permette le développement de **l'offre TER**, en régénérant le réseau ferroviaire secondaire de manière à permettre aux Conseils Régionaux, autorités organisatrices des transports ferroviaires, de développer les trafics de voyageurs, diminuant d'autant le trafic automobile

- qu'il engage rapidement les études pour la percée ferroviaire du Mont-Genèvre, qui limitera l'engorgement de l'axe rhodanien, en captant les trafics entre le débouché sud de la vallée du Rhône et le Nord de l'Italie.

2) sur le volet des transports urbains et de la recherche

- qu'il aide à nouveau de façon significative avec les Régions, les autorités organisatrices des transports urbains pour le développement de réseaux de transports en communs urbains modernes, notamment le **tramway** (comme par exemple à Montpellier), dans le même objectif que les TER.

- qu'il accélère la possibilité de valoriser les infrastructures routières existantes pour le développement des transports collectifs par l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence en généralisant l'expérience pilote menée en Isère sur l'autoroute A 48.

- qu'il relance une politique industrielle innovante dans le domaine des déplacements en soutenant les efforts de recherche et développement des industries en faveur des progrès technologiques des véhicules comme des **carburants alternatifs**.

3) sur le volet maritime et fluvial

- qu'il mette en oeuvre les projets de développement des autoroutes maritimes avec l'aide du programme européen Marco Polo II, et accompagne les efforts de la filière pour l'indispensable réorganisation de la chaîne logistique.

- qu'il développe l'accroissement de la capacité du canal du Rhône à Sète, et bien au-delà, de la zone étudiée, qu'il reprenne la réflexion sur **une liaison entre Mer du nord et Méditerranée.**

- qu'il développe un véritable réseau de **ports fluviaux et maritimes** : Salaise sur Sanne (Isère), Port de Portes les Valence (Drôme), Port du Pouzin (Ardèche), Bollène, Avignon (Vaucluse) et les ports de la basse vallée du Rhône (Arles et Beaucaire notamment) d'une part, Marseille, Sète, Port la Nouvelle, Port Vendres d'autre part pour constituer une alternative crédible au tout routier.

Les 9 Présidents sont mobilisés pour demander au Gouvernement de lancer sans tarder ces projets. Ils se proposent de rencontrer Monsieur Barroso, Président de la Commission Européenne et Monsieur Jacques Barrot, Commissaire Européen pour les transports afin de les convaincre de l'enjeu européen essentiel que représente cette question des transports dans la vallée du Rhône, l'Arc Languedocien et Méditerranéen.

Pascal TERRASSE
Président du Conseil général de l'Ardèche

Marcel RAINAUD
Président du Conseil général de l'Aude

Jean-Noël GUERINI
Président du Conseil général des Bouches-du-Rhône

Didier GUILLAUME
Président du Conseil général de la Drôme

Damien ALARY
Président du Conseil général du Gard

André VEZINHET
Président du Conseil général de l'Hérault

André VALLINI
Président du Conseil général de l'Isère

Christian BOURQUIN
Président du Conseil général des Pyrénées-Orientales

Claude HAUT
Président du Conseil général du Vaucluse