

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL

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

Le Conseil régional en sa réunion des 18 et 19 mai 2006,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le budget de l'exercice 2006,

VU le rapport n°06.06.337 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission Transports, déplacements et technologies de l'information et de la communication,

VU les amendements présentés,

APRES avoir délibéré,

DECIDE

- 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 sous évalué des transports routiers de marchandises, dans l'attente d'un indispensable réajustement, 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.

Une illustration forte de la politique de report modal, massif et effectif, doit être faite en Rhône-Alpes et dans le Grand Sud-Est par la liaison ferroviaire transalpine à dominante fret entre Lyon et Turin.

Pour soutenir la croissance en cours du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône, il est nécessaire d'approfondir les études d'opportunité, récemment relancées, d'une jonction des artères fluviales nord et sud (projet de canal Saône-Moselle), d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Mer Méditerranée et la Mer du Nord ».

- 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 et en cours, et par la réouverture de lignes ferroviaires et de transport collectif. C'est dans cet état d'esprit que, pour contribuer au désenclavement du territoire ardéchois, il convient de mettre en place un axe structurant non autoroutier, sur les itinéraires RN 304 et RN102 et (de veiller à) leur connexion aux réseaux ferroviaires et autoroutiers.

De même, il convient de répondre à la demande pour les déplacements locaux de courte distance, en améliorant la voirie nationale parallèle à l'axe autoroutier par la déviation des bourgs et agglomérations et par un aménagement offrant sécurité et capacité ponctuelle, sans accroître la capacité pour le transit.

- 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.
- La meilleure localisation des plates formes logistiques multimodales (route/rail, fleuve/rail, route/rail/fleuve), en s'appuyant sur notre délibération de juillet 2005 ainsi que la définition d'un mode approprié de financement de ces équipements, conditionnent la réussite du report modal.

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. Une évaluation devra être réalisée par un groupe ad hoc.

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

- la mise en œuvre de premières mesures à court et moyen termes doit être évaluée ; par ailleurs, compte tenu des enjeux et des évolutions possibles de ce dossier, un dispositif de suivi régulier est nécessaire. La Région Rhône-Alpes demande donc que soit créé, en liaison avec l'Etat, un groupe de suivi « Vallée du Rhône et Arc Méditerranéen » associant les collectivités régionales et locales concernées.

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, ainsi que par la création d'éventuels outils financiers innovants. Ces recettes devront être exclusivement affectées aux modes de transports non routiers (recherche développement, matériel, infrastructures...).

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE