

## ÉLÉMENTS DE LANGAGE POUR LA RÉUNION

### DÉBAT PUBLIC VALLÉE DU RHONE – ARC LANGUEDOCIEN

(7 minutes)

La réunion du 5 avril 2006 à Lyon est une réunion de lancement du débat public. D'autres réunions sont programmées auquel le Conseil Régional participera systématiquement.

Ce débat a été souhaité par le Conseil Régional, qui en a rappelé à plusieurs reprises, la nécessité seul ou en coordination avec les autres collectivités concernées CG 07 – CG 26 – CR Languedoc Roussillon – CR PACA. Le gouvernement de Lionel JOSPIN s'y était engagé en 2001 à la suite de l'adoption des schémas de service.

Je me félicite de voir aujourd'hui cet engagement tenu.

Les travaux techniques préalables ont été nombreux et le Conseil Régional a eu l'occasion d'auditionner M. Jean-Didier BLANCHET auteur d'un rapport au Ministre des Transports à l'été 2005. J'ai moi-même rencontré le Président MARZOLF dans la phase préparatoire du débat pour formuler des propositions de méthode afin que le débat soit ouvert et transparent et puisse éclairer efficacement les décisions à intervenir.

Le calendrier de travail de l'Assemblée Régionale prévoit une délibération en séance plénière sur la position de Rhône-Alpes le 18 mai. Nous avons souhaité entendre les premiers retours du débat pour nous prononcer mais ne pas attendre la fin de celui-ci pour nous exprimer, afin que notre position soit connue et contribue à éclairer la suite des discussions.

Dans cet esprit, un groupe de travail particulier de notre commission transport est d'ores et déjà à l'action pour analyser les documents préparatoires, participer aux réunions thématiques ou locales et proposer notre contribution.

Par ailleurs des contacts sont d'ores et déjà noués avec les services et les exécutifs des Conseils Généraux et Régionaux concernés afin de coordonner nos positions.

Je ne vais donc pas vous livrer ce soir des conclusions définitives et qui rendraient caducs par avance le travail délibératif, et au fond fermerait dès le départ toute discussion de notre côté.

Toutefois, je peux d'ores et déjà vous donner quelques éclairages.

Le débat public sur la politique des transports ne doit pas être déconnecté d'une vision de l'aménagement du territoire de la Vallée du Rhône. Il ne s'agit pas de dimensionner des tuyaux, des robinets, des réservoirs comme si la mobilité obéissait à la dynamique des fluides, mais il s'agit bien de prendre en compte les habitants des territoires concernés, leur mode de vie, leurs projets de développement, leurs attentes, au même titre que les besoins de l'économie ou les aspirations de nos concitoyens à traverser la Vallée du Rhône et encore plus à la visiter.

Il nous faut donc intégrer au débat une vision de **l'aménagement du territoire de la Vallée du Rhône**. L'État ne l'a pas fait. La Région Rhône-Alpes vient donc de livrer une première contribution sur ce thème dont je vous donne aujourd'hui quelques points clefs :

- L'aménagement du territoire de la Vallée est surdéterminé par sa vocation d'axe de transports avec l'accueil de flux de transit importants et d'infrastructures qui ont pesées fortement sur le territoire et les paysages. C'est une réalité historique car dès l'antiquité le territoire Rhodanien jouait un rôle majeur de circulation entre le monde Romain et les marches de l'empire.
- De quelle échelle parle-t-on – du lit majeur du fleuve aujourd'hui corseté et artificialisé, de l'arrière pays en relation direct avec le couloir, des zones de collines et de plateaux qui le bordent ou du grand Sud-Est. A l'évidence, il faut que nous puissions avoir une vision large et stratégique d'un triangle Lyon – Marseille – Montpellier mais également la capacité de faire des loupes et des zooms en tant que de besoin à une échelle plus modeste.

- Le territoire présente des espaces spécialisés avec une forte valorisation économique et agricole mais une faible structuration urbaine à partir d'un chapelet de villes moyennes qui parfois se font face d'une rive à l'autre.
- Des solidarités Rive Gauche – Rive Droite qui sont bridées par les coupures naturelles ou artificielles.
- Une tendance au laisser faire périurbain généralisée, consommant de l'espace banalisé, parfois même, et il faut le regretter, dans des zones d'expansion de crues, comme les états généraux du Rhône organisés à l'initiative des trois Régions l'ont rappelé.
- L'existence de risques industriels environnementaux qui sont la contrepartie des atouts qui ont générés le développement du couloir Rhodanien mais qui sont de moins en moins acceptés par les populations,
- Un avenir aujourd'hui incertain : crise agricole de l'arboriculture et viticulture, incertitude aussi sur l'avenir de certains établissements industriels menacés par les restructurations, saturation de la circulation à certaines périodes qui rende difficile l'accès et la mobilité interne de la zone,

Face à ce constat, un projet de développement durable du Plan Rhône porté et soutenu par les trois Régions pour en faire un modèle de développement et qui vient dans son principe d'être accepté par l'État ce dont nous nous félicitons.

En conclusion, il faut rompre avec la vision d'un « **tuyau aménagé** » pour proposer un « **territoire de vie construit** ». Je souhaite que le débat public y contribue car le statu quo et le fil de l'eau sont inacceptables. Les enjeux en matière des politiques des transports sont réels.

Il faut parler services et pas seulement infrastructures,

Il faut privilégier un report modal massif de la route vers les modes de transports les moins polluants, plutôt que de favoriser la fuite en avant des capacités autoroutières,

Il faut penser organisation du système des transports et pas libéralisme débridé dont les dommages sont bien connus.

Telles sont aujourd'hui les premières réflexions que je voulais verser au débat.