

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 39



JUILLET 2006

GRAND ROANNE AGGLOMÉRATION

Propositions pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

En tant qu'habitants de la Région Urbaine Lyonnaise nous subissons régulièrement lors de nos déplacements les inconvénients de la saturation des infrastructures routières, largement due à la concentration des trafics dans la vallée du Rhône.

En tant qu'habitants de Grand Roanne Agglomération, située au nord-ouest de

la région Rhône-Alpes, nous constatons en revanche, à l'instar d'autres zones en difficulté, les inconvénients à se trouver à l'écart des grands flux que génère cette même vallée du Rhône.

Le document de l'État, même s'il prône la nécessité de développer les moyens de transports alternatifs à la route et de favoriser les reports de trafics routiers sur les itinéraires parallèles, propose néanmoins de nouvelles infrastructures autoroutières dans la vallée du Rhône, ce qui ne fera finalement que perpétuer et aggraver la situation actuelle.

Nous estimons au contraire, à la fois pour des motifs environnementaux et d'Aménagement du Territoire, que l'on doit parvenir à gérer le trafic sans augmenter la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône.



CONTACTS
M. NICOLIN
Président

M. JAYOL
Vice-président

63, rue Jean Jaurès
BP 5
42 311 ROANNE Cedex

Tél. : 04 77 44 29 50
www.agglo-grandroanne.fr

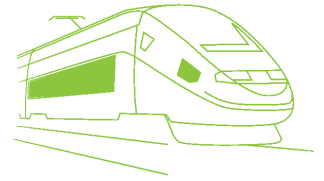
Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Analyse du document de l'État



UNE RÉFLEXION À RECADRER À LA BONNE ÉCHELLE TERRITORIALE

Les problèmes de circulation dans la vallée du Rhône ne concernent pas uniquement le triangle Valence – Montpellier – Marseille. La concentration des flux commence bien au nord de la région lyonnaise, qui est donc largement

concernée par le débat. Sont concernés de la même façon les territoires qui offrent, ou offriront les itinéraires alternatifs, soit un grand quart sud-est s'étendant de l'A 75 à la frontière italienne.

Le Roannais se positionne comme un espace de diffusion des flux et mérite d'être intégré au périmètre de réflexion.

DES PRÉVISIONS DE TRAFIC SURESTIMÉES

Les prévisions de trafic avancées par l'Etat pour justifier la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière, ne tiennent compte

ni de l'évolution récente du trafic fluvial, ni du développement des TER, et ne sont pas conformes aux comptages de ces dernières

années.

UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL INSUFFISANTE

Le document montre bien que le retard pris dans la réalisation de certaines infrastructures

ferroviaires et fluvio-maritimes pénalise aujourd'hui le report modal et que de gros

efforts sont à faire dans ce domaine avant d'évoquer la réalisation de nouvelles autoroutes.

Propositions de Grand Roanne Agglomération

LE DÉVELOPPEMENT DES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS : UNE LOGIQUE "GAGNANT-GAGNANT"

Une enquête réalisée en 2000 permet d'estimer que les échanges entre le Nord-Est de la France, Allemagne et la Péninsule Ibérique représentent au moins 8% du trafic de l'A7, soit 6000 véh/j, dont 3700 poids lourds. Le trafic pouvant se reporter sur A75 est probablement supérieur puisque le trafic de transit mesuré entre Vienne et Montpellier est de 14000 véh/j (sans que l'on sache dans ce cas les origines/destinations précises).

L'exemple de la N7 entre Paris et Lyon montre qu'un itinéraire gratuit génère un report de trafic très important. La gestion des flux par une meilleure information des usagers, par des incitations tarifaires et par une gestion "volontaire" du transport routier doit permettre des reports beaucoup plus

importants que ceux envisagés par l'État.

Rappelons que lors du débat public de 2001 sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, les études présentées indiquaient qu'aussi bien en moyenne journalière annuelle qu'en période estivale les itinéraires de substitution que constituent A75, N88 et A51 étaient capables d'absorber l'accroissement du trafic de transit, estimé respectivement à 30 000 et 54 000 véh/j.

Le développement du report modal et des itinéraires alternatifs doit donc permettre de maintenir le trafic de transit à son niveau actuel, et même de le réduire. L'aménagement des routes nationales doit faire le reste.

Il n'est pas sérieux de prendre comme argument le trafic local présent sur l'A7 et l'A9 pour justifier l'augmentation des capacités autoroutières. La vallée du Rhône est en effet l'exemple parfait de la politique menée par l'État depuis des années, qui consiste en présence d'une autoroute, à ne plus engager de travaux de modernisation de son réseau routier, reportant de fait sur le réseau autoroutier un trafic local qui ne devrait pas s'y trouver.

Il est donc nécessaire d'investir sur le réseau local pour retrouver une hiérarchisation normale du trafic, en laissant en priorité l'autoroute au trafic d'échange, et garder ainsi un niveau de trafic global acceptable sur l'A7 et l'A9.

RÉALISER LES INFRASTRUCTURES PROGRAMMÉES ET NOTAMMENT LA RN7/ RN82

Une des principales raisons des difficultés actuelles de circulation routière est le retard pris dans la réalisation d'infrastructures programmées depuis des années : N7/ N82, RCEA, N88, A89, A48 (toujours pas mise à l'enquête), A51 (bloquée depuis 10 ans), qu'il est urgent de réaliser au plus vite.

L'achèvement de la RN7/RN82 entre Nevers et Balbigny, qui participe au report de trafic vers l'A75, est indispensable.

Classé Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT), cet itinéraire d'intérêt national constitue une véritable jonction entre les deux systèmes autoroutiers que sont l'A77 et l'A89.

La mise en service prévue en 2012 du dernier tronçon de la transversale A89 Lyon – Bordeaux doit être l'occasion d'un achèvement à échéance des travaux de mise à 2x2 voies sur la RN7/ RN82 afin d'assurer la cohérence globale de l'axe.

Ainsi aménagé, cet itinéraire représente une alternative pertinente à l'engorgement de la vallée du Rhône puisqu'il permet une jonction rapide à l'A75 par l'A72 à hauteur de Clermont-Ferrand ou par la RN88 à hauteur de Mende. En 1989, l'État reconnaît l'importance de la RN7/ RN82 comme axe structurant du territoire et solution alternative à l'engorgement de la vallée du Rhône en

adoptant un programme spécifique d'accélération (PSA). Dix-sept ans plus tard, plus de 60 km restent à aménager dans le cadre de ce programme, et 70 ne bénéficient d'aucun financement.

C'est pourquoi, dans son rôle de désengorgement de la vallée du Rhône et notamment de l'Ouest lyonnais, mais aussi par sa fonction de desserte locale des territoires traversés, la RN7/RN82 doit, à échéance 2012, être aménagée en 2x2 voies en continu sur l'ensemble de l'itinéraire.

L'objectif est bien de tirer le meilleur parti des infrastructures réalisées ou programmées en assurant les bouclages nécessaires.

COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL PAR LA MISE À 2 X 2 VOIES DE ROANNE – PARAY-LE-MONIAL (BARREAU DE 54 kms)

L'allègement du trafic dans la vallée du Rhône nécessite un report optimum du trafic vers l'est sur A51 et vers l'ouest sur A75 et la RN88. Pour celle-ci, dans le schéma du CIADT, seuls deux itinéraires jouent pleinement ce rôle :

- A19, qui capte le trafic venu du Nord de l'Europe par l'A26 ;
- A47/RN88, qui capte le reste du trafic au sud de Lyon.

Si le premier est parfaitement positionné, c'est à dire le plus au nord possible, le second est par contre situé trop au sud pour les usagers venant de l'A31 et de l'A36, les obligeant à traverser la région lyonnaise en engorgeant inutilement le réseau.

La mise à 2 x 2 voies de la liaison Roanne – Paray-le-Monial a pour but de finaliser l'itinéraire Chalon-sur-Saône/Roanne/Saint-Etienne/Toulouse via la RN88 permettant de capter les usagers venant d'A31 et A36 au nord de l'agglomération lyonnaise, évitant ainsi les inconvénients précédemment cités et optimisant l'utilisation globale du réseau autoroutier.

Les performances comparées des deux itinéraires entre Chalon-sur-Saône et Narbonne (par cette liaison ou par la vallée

du Rhône) sont les suivantes (exemple des poids-lourds) :

Itinéraire	Distance (km)	Temps de parcours PL	Vitesse PL	Péage (en €) PL
A6, A7 et A9	540	5h41	95 km/h	104,90
RCEA, liaison express Paray - Roanne, A72, RN88, A75, A9	610	7h11	85 km/h	40,40

La comparaison profite de plus en plus à l'itinéraire alternatif au fur et à mesure que la situation se dégrade dans la vallée du Rhône, ce qui le rend particulièrement intéressant pour lisser les périodes de pointes sur A7/A9.

L'itinéraire par la vallée du Rhône, en situation fluide, reste le plus performant en temps avec un gain de 1h30, mais un péage supplémentaire de 64,50€. Cet avantage s'amenuise nettement en cas de situation fortement dégradée. Dès que la vitesse diminue de 10 à 15 km/h, le gain de temps procuré de l'ordre de 1h30 par la vallée du Rhône tombe à moins de 50 mn pour un surcoût de péage identique et l'itinéraire

alternatif devient plus intéressant compte tenu d'un gain substantiel en péage.

En termes de report de trafic, les études disponibles sur les deux itinéraires de substitution montrent, en ce qui concerne les reports vers l'ouest, que l'itinéraire alternatif capterait un trafic de 10 000 véh/jour dont 2 000 de la vallée du Rhône, qui effectuent le trajet entre le nord de Chalon-sur-Saône et le Sud-Ouest.

GÉRER GLOBALEMENT LE RÉSEAU ET FAVORISER LE REPORT MODAL :

Une gestion globale du trafic devient aujourd'hui incontournable. Il est impératif que l'État, et les différentes collectivités locales prennent pleinement conscience des menaces écologiques et favorisent le développement des transports ferroviaires et fluvio-maritimes. Il paraît ainsi souhaitable d'ajouter à toutes les propositions figurant dans le document les

propositions présentées par RFF (lors de l'audition du 17 mai) et de réfléchir également à la possibilité de réhabiliter certaines lignes secondaires telles que **Saint-Etienne - Nîmes** ou **Béziers - Clermont-Ferrand**, inscrite au CIADT 1999.

Dans ces conditions, l'ensemble des infrastructures, tous modes confondus, a la capacité

d'absorber les prévisions de trafic avancées par l'État. Si l'on veut vraiment changer de politique et maîtriser l'augmentation sans fin du trafic routier dans la vallée du Rhône, **cela passe par une gestion plus volontaire qui ne doit d'ailleurs pas être considérée comme un objectif à atteindre, mais comme un postulat auquel on ne doit pas déroger.**



Un bilan environnemental et socio-économique favorable aux itinéraires défendus



Bien que nos propositions s'organisent selon la même logique que l'État puisqu'elles comportent deux volets, "report modal" et "aménagement d'infrastructures", elles présentent des différences significatives en termes d'impacts.

En termes d'aménagement du territoire, la mise en réseau proposée de l'ensemble des infrastructures concernées sera l'occasion de revitaliser le grand Centre-Sud, situé actuellement à l'écart des grands flux européens et permettra de contourner l'agglomération lyonnaise par l'ouest.

En effet, une politique plus volontariste permettra d'obtenir davantage de résultats en matière de report modal. Le bilan environnemental est donc évidemment plus favorable. La finalisation d'infrastructures existantes est destinée à gérer au mieux le réseau pour réduire le trafic dans la vallée. La comparaison des impacts environnementaux est facile à faire entre d'un côté l'aménagement de la Diagonale (dont il ne reste plus que 54 km à décider de réaliser à 2X2 voies) et de la RN7 (déjà en majeure partie aménagée), et de l'autre la création ex-nihilo d'une nouvelle autoroute d'environ 200 km (à travers des milieux naturels qualifiés de sensibles par l'État lui-même, ou de l'aménagement d'une autoroute coaxiale en milieu péri-urbanisé). Le bilan environnemental est donc très largement favorable à nos propositions.

La comparaison des impacts socio-économiques est plus difficile à évaluer mais nous estimons pourtant qu'à l'échelon local, la finalisation de la RN7 et de la Diagonale Chalon-sur-Saône – Saint Etienne permettra une amélioration notoire de la sécurité des usagers de la route et des riverains, une redynamisation des pôles économiques en difficultés (Montceau-les-Mines et Roanne) en les replaçant sur un parcours de flux économiques significatifs et redonnera du souffle aux bourgs déviés (RN7).

Proposition Grand Roanne Agglomération
Itinéraires alternatifs vallée du Rhône



Conclusion

Le Roannais constitue un espace de diffusion des flux, qui offre des alternatives routières à la vallée du Rhône. Pour que celles-ci puissent jouer pleinement leur rôle, cela nécessite :

- de boucler un programme d'aménagement du territoire national "Paris/Roanne/Montpellier" : réalisation à 2X2 voies des 70 km restants sur l'itinéraire RN7 / RN82 ;
- de finaliser à 2X2 voies un itinéraire national "Chalon sur Saône / Roanne / Saint-Etienne / Toulouse" via la RN88 : réalisation du maillon manquant de 54 km "Paray le Monial / Roanne".

- Autoroutes en service
- Liaisons appelées à devenir des autoroutes
- Autoroutes en travaux
- Autres autoroutes (DUP ou faisant l'objet du contrat de concession)
- Autres routes nationales
- A7
- Diagonale Chalon/Roanne/Saint-Étienne/Toulouse
- RN7/RN82