

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 15



JUIN 2006

CCI DE LYON

Pas de développement du Grand Sud Est

SANS INFRASTRUCTURES PERFORMANTES DANS LA VALLÉE DU RHÔNE

La mobilité et le développement économique sont intimement liés et les infrastructures sont un support déterminant du développement économique.

Les lieux de trafics sont et demeureront les lieux de développement de richesses et donc de pérennité des activités y existant et les besoins de mobilité vont augmenter, tant pour les personnes que pour les marchandises. Toutes les analyses le montrent.

Désormais, il s'agit d'éviter la sclérose de la Vallée du Rhône et des territoires la composant, pour assurer les conditions de leur développement et donc de celui de l'emploi.

D'ailleurs, l'État, dans son projet de Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, explicite que « la situation géostratégique avantageuse de la métropole lyonnaise n'est pas une assurance pour le long terme, si elle n'est pas confortée en particulier par un système de transport efficace, capable d'assurer la fluidité nécessaire aux déplacements locaux comme aux flux de transit "nord – sud" et d'éviter à terme une inéluctable thrombose. C'est là certes un enjeu régional mais c'est aussi un enjeu d'intérêt national autant qu'europpéen ».

La CCI de Lyon fait totalement sienne cette orientation.

C'est pourquoi, par ce Débat Public, il apparaît essentiel de rechercher, dans tout l'éventail de solutions envisageables, les plus adaptées et compétitives en fonction des cibles visées (personnes, marchandises) et des motifs de déplacements.



La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon représente 58000 entreprises et 400000 emplois

CONTACT

CCI de Lyon
Département des
Stratégies Territoriales
Place de la Bourse
62989 Lyon Cedex 02

Tél : 04 72 40 56 29
www.lyon.cci.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



LA FONCTION DU GRAND SUD-EST DANS “L’ÉCHIQUIER TERRITORIAL EUROPÉEN” ET LES ENJEUX ÉCONOMIQUES DU DÉBAT

Depuis quelques années, il s’avère que le centre de gravité de l’Europe se déplace vers l’Est. Le développement des pays de l’Est et la montée en puissance de grands corridors européens de déplacements, la célèbre “banane bleue”, constituent un risque très important de marginalisation du Grand Sud-Est en le tenant à l’écart des flux internationaux de personnes et de marchandises.

Cependant, ce même Grand Sud-Est conserve toute son importance stratégique dans les relations entre le Nord et le Sud de l’Europe. Il représente en cela un territoire “charnière” et un “passage obligé”. Son développement est sous-tendu par la réponse à divers enjeux économiques qu’il est impérieux de prendre en compte :

- enjeu de développement, de compétitivité, d’aménagement du territoire, et donc de l’emploi. Il s’agit là de préserver l’attractivité des territoires de la Vallée du Rhône afin de ne pas les pénaliser dans leur développement ;
- enjeu de la performance de l’axe avec le maintien d’un haut niveau de sa qualité de services (multi modalité, fluidité des flux, sécurité des trafics...) ;
- enjeu de la réalisation des contournements (routier et ferroviaire) de la région lyonnaise pour faire “sauter le verrou lyonnais” ;
- enjeu de la confirmation du positionnement de la région lyonnaise comme “plaque tournante” logistique dans l’objectif d’un report modal important de la route vers le fer pour les marchandises.

...un enjeu fort pour une accessibilité économique performante afin de ne pas pénaliser le développement des territoires par une déficience des réseaux de transport.

> Les 5 préalables indispensables au bon fonctionnement de la Vallée du Rhône :

1. La “résorption” de l’asphyxie et le développement économique et territorial

nécessitent obligatoirement **des infrastructures de transport performantes**, pour tous les modes (routier, ferroviaire, fluvial) et **des équipements d’intermodalité modernes et dimensionnés**, à la hauteur des enjeux de report modal ;

2. L’axe “Vallée du Rhône” est l’**axe fédérateur des actions concertées** entre les régions “Rhône - Alpes” et “Provence - Alpes - Côte d’Azur”. C’est en partie sur lui que doit s’appuyer leur dynamisme économique qui pourra ainsi se diffuser dans l’ensemble du Grand Sud-Est ;

3. L’axe “Vallée du Rhône” constitue la **véritable colonne vertébrale** du dispositif autoroutier du Grand Sud Est. Il doit donc être pour cela renforcé pour une meilleure fluidité des trafics ;

4. La future autoroute A51 “Grenoble – Sisteron” et la Route Nationale 88 ont leur propre logique et justification. Mais elles ne constituent aucunement des axes alternatifs à la hauteur des enjeux “portés” par l’axe “Vallée du Rhône”. Ce sont des axes de “complément” ;

5. Le “**déverrouillage**” de la porte d’entrée “Nord” de l’axe rhodanien est une condition impérative de l’amélioration de la situation que connaît la Vallée du Rhône.

> ... et les 5 préalables obligatoires au “déverrouillage” de la région lyonnaise :

1. Réalisation urgente du Contournement Ouest de Lyon, des autoroutes A89 “Balbigny

- Lyon” et A45 “Lyon – St Etienne” dans le cadre d’un véritable **schéma autoroutier métropolitain lyonnais**, pour une ouverture de l’ouest de la région Rhône-Alpes sur la Vallée du Rhône dans la perspective de création d’une véritable métropole multipolaire “St Etienne – Lyon” ;

2. Désaturation du nœud ferroviaire lyonnais par la mise en œuvre de **nouvelles infrastructures ferroviaires dédiées au fret** : Magistrale “ÉcoFret” et Contournement Ferroviaire de Lyon, Ligne à Grande Vitesse fret “Lyon – Turin” ;

3. Sur le projet spécifique du Contournement Ferroviaire de Lyon, il est primordial que l’Etat prenne rapidement les décisions nécessaires à la réalisation du tronçon “nord” sans attendre que les études conduites pour définir le tracé du tronçon “sud” arrivent à leur terme. Et tout retard dans la mise en service du tronçon “nord” serait alors hautement préjudiciable pour parvenir aux objectifs d’augmentation de la part de marché du fret ferroviaire ;

4. Détermination de la localisation et réalisation rapide des **divers chantiers d’intermodalité nécessaires au traitement des marchandises** : chantier de transport combiné “rail – route”, autoroute ferroviaire, “chantier – navette Lyon – Turin” ;

5. **Dynamisation indispensable du Port “Lyon Edouard Herriot” et des autres ports de la Vallée du Rhône** comme “hinterland” de celui de “Marseille – Fos sur Mer”, dans une nouvelle relation nécessaire “Saône – Moselle”.

L'avis de la CCI de Lyon

SUR L'ACCEPTABILITÉ PAR RAPPORT AUX MESURES PROPOSÉES AU SEIN DES 6 FAMILLES :

Les 44 mesures proposées par l'État ont été classées selon leur niveau d'acceptabilité estimé en fonction, notamment, de leur facilité ou de leur complexité de mise en œuvre ("directives mondiales", cadrage législatif

européen ou national, contraintes budgétaires et/ou technologiques), de l'impact réellement généré, du rapport "investissements nécessaires/résultats" pouvant être attendu.

Le nombre d'étoiles (★) rend compte de ce

niveau d'acceptabilité plus ou moins fort pour la mesure concernée.

Famille de mesures	Mesures	Appréciation du niveau d'acceptabilité
la régulation de l'existant	Gestion/exploitation des infrastructures fluviales	★★
	Gestion/exploitation des infrastructures ferroviaires	★★★★
	Gestion/exploitation des infrastructures routières :	★★★★
	- régulation des vitesses	★★★★
	- interdiction de doubler pour les Poids Lourds	★
	- régulation accès autoroutes	0
	- modulation des péages	★★
- information des usagers	★★★★	
- incitation au covoiturage	★★	
Le développement des modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime	Intensification offre TGV	★★★★
	Intensification offre TER	★★★★
	Offre fret ferroviaire (fret express...)	★★★★★
	Augmentation longueur trains fret	★★★★
	Développement transport combiné rail-route	★★★★★
	Autoroutes ferroviaires	★★★★
	Navettes fluviales conteneurs	★★
	Autoroutes de la mer	★
	Canal Saône – Moselle	★★★★
	Franchissement pyrénéen	0
Franchissements alpins :		
➤ Lyon – Turin	★★★★	
➤ Montgenèvre	★	
Le développement des infrastructures routières	LGV Montpellier - Perpignan	★★★★★
	A7/A9 à 2x (3+2) voies	★★★★★
	A7/A9 à 2x4 voies	0
	Autoroute de Piémont Cévénole	★★★★
	Aménagement RN parallèles à A7/A9	★★
Le progrès technologique soutenu	Ressources énergétiques alternatives : biocarburants	★★★★
	Ressources énergétiques alternatives : biomasse	★★★★
	Ressources énergétiques alternatives : hydrogène	★★★★
	Véhicules propres	★★★★
	Technologie ferroviaire	★★★★★
	Information, organisation	★★
La maîtrise de la mobilité routière	Taxe carbone	★★
	Quotas d'émissions de CO2	★★
	Réduction des vitesses	★
	Péages pour le Poids Lourds sur les RN	0
	Certificats verts	★★
La modification des comportements	Priorité aux transports collectifs en ville	★★★★★
	Étalement des migrations touristiques	0
	Réservation d'accès aux autoroutes	0
	Auto partage	★
	Aménagement du territoire	★★★★★
	Urbanisme	★★★★★
	Essor du télétravail	★
Changement des systèmes de production/consommation et modification profondes des chaînes logistiques	0	



Il est clairement établi que, pour le traitement des marchandises, les modes ferroviaire et fluvial trouvent essentiellement leur utilité pour les trafics de transit “inter régional - national – international” alors que le mode routier est davantage pertinent pour des distances plus courtes (inférieures à 300 kilomètres).

25% des flux routiers sembleraient ainsi être concernés par un possible report sur un autre mode. Malgré cela, le renforcement important des modes ferroviaire et fluvial ne pourra dispenser la mobilisation de forts investissements pour le mode routier qui demeurera le mode le plus utilisé pour le transport des marchandises, et cela d’autant plus pour les trajets de “courte distance”.



LES INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES POUR LA VALLÉE DU RHÔNE

> Le mode ferroviaire :

- optimisation des infrastructures existantes pour le transport de voyageurs (Ligne à Grande Vitesse et Trains Express Régionaux) ;
- création de nouvelles lignes pour le fret et réalisation des chantiers d’intermodalité indispensables au transbordement des marchandises.

> Le mode fluvial :

- augmentation des capacités transportées sur le fleuve Rhône par l’adaptation des infrastructures (écluses, ponts...) ;
- dynamisation des ports fluviaux de l’axe rhodanien par la création de nouveaux équipements de traitement des marchandises ;
- réalisation d’une continuité fonctionnelle entre la Saône et la Moselle.

> Le mode routier :

- augmentation de la capacité autoroutière de l’axe central de la Vallée du Rhône par un passage à 2 x (3+2) voies avec une réservation rapide des emprises foncières nécessaires, en anticipant sur l’augmentation des trafics, et même si sa réalisation n’est encore aucunement programmée ;
- réalisation des contournements d’agglomération indispensables, comme celui du Contournement Ouest de Lyon.

En conclusion : complémentarité et urgence

Les divers modes de déplacements et de transport, à la fois pour les personnes et les marchandises, sont **complémentaires**. Il s’agit donc, dans ce Débat Public mais surtout dans la recherche de solutions efficaces, de ne pas les opposer.

Un objectif doit donc être poursuivi : l’intermodalité en favorisant la pluralité des solutions pour tendre vers une certaine “spécialisation” des réseaux suivant leurs fonctions de transit ou de desserte locale.

Les décisions dans le choix des réalisations nécessaires, sécurisées, performantes et adaptées à la nature des trafics concernés et donc des investissements mobilisables doivent être prises rapidement. En effet, une “non – décision” serait préjudiciable au développement de nos territoires. Il y a donc lieu que soit rapidement définie une stratégie claire à la hauteur des enjeux identifiés de développement à long terme de la Vallée du Rhône.

Reporter ces décisions reviendrait à accumuler les handicaps liés aux encombrements, à la perte d’attractivité de certains territoires, à la non valorisation de l’atout logistique du couloir rhodanien.

Enfin, **cette urgence d’afficher une volonté explicite de développement** est aussi requise vis-à-vis des investisseurs internationaux afin de ne pas les “inciter” à orienter leurs investissements vers d’autres territoires plus facilement “accueillants”.

Intermodalité, performance dans la qualité de services et urgence de l’action, tels sont les mots clés pour l’amélioration des déplacements dans la Vallée du Rhône et l’Arc Languedocien.