
**SYNDICAT D'ETUDES,
DE PROGRAMMATION POUR
L'AMENAGEMENT DU ROANNAIS
(S.Y.E.P.A.R.)**

Siège : 63 RUE JEAN JAURES
BP 5
42311 ROANNE CEDEX

Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du
Débat Public sur la Politique des Transports
Vallée du Rhône - Arc Languedocien
26 Boulevard Saint Roch
84 000 AVIGNON

Affaire suivie par Pierre DALLERY

Le 20 Juillet 2006

Référence : BJ/DP/011

Tél. : 04 77 68 96 00

Fax : 04 77 71 74 22

Objet : Débat Public « Politique des Transports Vallée du Rhône et Arc Languedocien »
Contribution du Syndicat d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement du
Roannais en charge de l'élaboration du SCoT Roannais.

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre courrier du 2 Juin 2006, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution écrite du Syndicat d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement du Roannais en charge de l'élaboration du SCoT du roannais.

Cette contribution s'attache à répondre aux trois sollicitations portant sur le débat, à savoir :

- Le fonctionnement actuel et futur du système de transport de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien
- Les orientations que le SYEPAR souhaite voir prendre par l'Etat, dans le respect du développement durable afin de remédier à cet état de fait
- La façon dont le SYEPAR accepte les mesures proposées par l'Etat.

Créé en 1987, le Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement du Roannais a réalisé la mise en œuvre et la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération roannaise, approuvé en 1993.

Dès 2001, en application des dispositions prévues par la loi du 13 Décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellements Urbains, le SYEPAR a pris l'initiative de mener un important travail de réflexion aux fins d'élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale à l'échelle du territoire roannais.

L'analyse du fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, abordée à travers le document soumis au débat public, montre une approche territoriale focalisée sur le sud du territoire concerné. La majeure partie du document concentre son analyse à partir de Valence et ne traite pas ou peu la zone située au nord de cette ville.

Le fait que les départements de la Loire, du Rhône et de l'Isère ne soient traités que partiellement attire d'autant plus mon attention que l'illustration des flux figurant dans le document indique clairement que le département du Rhône joue le rôle d'interface recueillant la majeure partie des flux venant d'Europe du nord.

Cet état de fait laisse à penser que d'autres solutions peuvent être envisagées que sur le seul axe rhodanien. Au sein du schéma de couverture, il est fait mention des axes A 51 et A 75 qui constituent des axes alternatifs de circulation envisageable pour répondre à la situation. Or, si le contenu de l'analyse intègre les territoires environnant l'A 51, il n'est fait pas allusion aux potentialités de l'A 75.

Dans l'ensemble, en ce qui concerne la problématique routière les possibilités de gestion globale du réseau semblent sous estimées, en particulier les reports d'un axe à l'autre.

L'analyse reste également succincte sur les possibilités de report modal du fer et du fluvial ce qui conduit inévitablement à des prévisions de trafic routier très importantes. Même si la simple régulation des réseaux ferrés et fluviaux ne permet manifestement pas de répondre à l'ampleur du problème, elle offre une réponse alternative par rapport au transport routier et participe de ce fait à l'amélioration du trafic dans la vallée du Rhône.

Concernant les orientations présentées par l'Etat, il est important qu'une action volontariste soit engagée sur les reports modaux et le développement des possibilités complémentaires venant conforter ces reports.

Ainsi, la diagonale Chalon sur Saône/Saint Etienne/Toulouse constitue un axe alternatif au sillon rhodanien. Elle permet de mettre en place une liaison territoriale nord-est/sud-ouest, de délester la traversée de l'agglomération lyonnaise des flux nord-est/sud-ouest et représente également une ouverture du Massif Central constituant, ainsi, un itinéraire d'intérêt national et européen.

Les solutions d'élargissements de l'A 7 et de l'A 9 ne peuvent qu'augmenter le trafic existant sur ces axes et diminuent d'autant les efforts qui pourront être mis en œuvre vers un report

modal. En outre, aucune des trois solutions proposées n'améliore la situation au nord de Valence mais favorise au contraire l'accroissement du trafic dans la vallée du Rhône.

Au contraire, les reports modaux offrent des possibilités pour compléter le réseau. Ainsi, les efforts qui seront consentis vers le fer et le rail devront être accompagnés par une amélioration des itinéraires alternatifs.

Ces derniers ne nécessitent pas la construction de nouvelles infrastructures en milieu sensibles et représentent un impact moindre que les itinéraires alternatifs comme l'A51 et l'A 79 pour le piémont cévenol.

Le Schéma de Cohérence territoriale du roannais a pour objectif de mettre en œuvre une réflexion prospective sur le devenir de notre territoire. Cette réflexion passe notamment par l'analyse des évolutions et des mutations économiques et sociales du bassin de vie roannais afin de tirer les enseignements essentiels à l'élaboration du document de planification territoriale que représente le Schéma de Cohérence Territoriale du roannais.

Le territoire du Pays roannais possède de grandes potentialités en termes de développement et de cadre de vie. Néanmoins, l'analyse démographique montre une population vieillissante et une diminution du nombre d'habitants continue.

Cet état de fait s'explique essentiellement par l'inadéquation des infrastructures routières et ferroviaires en place sur le territoire qui ne permettent pas aux populations locales et de passage de pouvoir accéder à l'ensemble du territoire dans des conditions de sécurité et d'accessibilité satisfaisantes.

Ces infrastructures limitent les déplacements et les échanges entre les différents territoires et conditionnent la saturation de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien puisqu'elles ne constituent pas des itinéraires alternatifs et ne renforcent pas le maillage du réseau de transport en amont de la problématique identifiée par ce débat public.

Or si une réponse pertinente doit être apportée à la problématique de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, il est important qu'elle soit appréhendée en amont et non pas une fois que les flux de transport se soient concentrés dans la vallée du Rhône.

De plus, les itinéraires alternatifs évoqués ne font pas état des lignes ferroviaires à l'Ouest de Lyon or l'électrification des lignes Saint Germain des fossés/Roanne/Saint Etienne et Saint Germain des fossés/Roanne/Lyon revêt un caractère prioritaire pour un maillage performant du territoire afin de constituer une liaison territoriale optimale en terme de transport ferroviaire.

L'analyse des transports internationaux de marchandises indique que la majeure partie des marchandises emprunte la voie maritime et se concentre sur le nord du territoire national pour redescendre dans le sud par la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il est important que les ports de l'ouest se dotent d'infrastructures ferroviaires performantes, c'est-à-dire ouvertes sur leur arrière-pays pour éviter que tout arrive à Dunkerque, Anvers ou à Rotterdam et accèdent au Sud de l'Europe par le biais des infrastructures routières.

La place des infrastructures de transports des personnes et des marchandises dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Roannais occupe une place prédominante, tant ce domaine influence et contribue au développement du territoire et à son aménagement.

Dans le souci de développer globalement et de manière cohérente les territoires, notre volonté, par rapport aux orientations de l'Etat, est d'avoir une démarche volontariste pour un report le plus large possible vers le fer et le fluvial pour limiter l'augmentation du trafic et de gérer cette augmentation par un meilleur maillage du réseau et une gestion globale du trafic par une mise en avant des itinéraires alternatifs et leur connexion.

Les réseaux de transports influent directement sur la définition des nouvelles zones à urbaniser que se soit pour l'habitation ou pour le développement de zones économiques. La prise en compte de l'environnement dans les différents enjeux inhérents au développement d'un territoire se retrouve dans le schéma de cohérence territoriale dans une attention continue pour un développement durable.

Dans l'espoir que cette contribution permette d'alimenter ce débat public, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bernard JAYOL".

Bernard JAYOL

1^{er} Vice-Président du Grand Roanne
Conseiller Général