



Débat Public « Vallée du Rhône et Arc Languedocien »

Réunion Territoriale – Lyon – 29 juin 2006

Présentation de Philippe PRADEL

Je voudrais tout d'abord commencer, dans **un rapide préambule**, en vous disant :

- que la CCI de Lyon, acteur de l'intérêt général, représente 58.000 entreprises, soit environ 400.000 emplois.
- que dans sa séance du 6 juillet 2005, la Commission nationale de Débat Public a considéré que le dossier du Débat ne sera suffisamment complet que s'il comporte « une analyse précise des enjeux de développement des territoires concernés »
- C'est donc bien dans ce contexte que nous nous exprimons.
- Que notre réflexion se place bien dans le cadre de la notion de développement responsable, avec ses trois « piliers » :
 - o l'économie
 - o l'environnement (avec notamment la préservation de notre qualité de vie)
 - o et le social (le développement de l'emploi)
- que ce Débat est une véritable opportunité pour se placer dans une perspective à long terme mais sans occulter les réalités à court/moyen terme des différents acteurs (entreprises, salariés...)

Ayons enfin pleinement conscience :

- de la complexité grandissante des procédures
- de l'allongement des délais
- ce qui nécessite une forte anticipation.

Aussi, dans la réflexion qui nous anime, il me semble nécessaire de **rappeler quelques impondérables « obligatoires »** qu'il est indispensable de prendre en compte :

- Il faut reconnaître que les territoires de flux et d'échanges ont toujours été les territoires de développement.
Un territoire, quelque qu'il soit, ne peut vivre, ni se développer en autarcie. Il ne vit que par ses relations avec d'autres.
- La mondialisation actuelle des échanges, de plus en plus forte, génère des flux sur lesquels nous avons globalement peu d'emprise. Cependant, un des enjeux, pour nous, est d'essayer de demeurer « acteur et maître de notre avenir ».
- Je ne m'apensentirais pas sur le fait de dire que la sclérose que connaît la Vallée du Rhône nuit grandement au développement des territoires traversés et vous

laisserais vous reporter pour cela au projet de DTA de l'aire métropolitaine de Lyon qui l'explique parfaitement.

- Aussi, on sait que les flux inter régionaux vont continuer d'augmenter. Je ne rappellerai pour cela qu'un seul chiffre issu du dossier de Débat Public : le trafic, dans la Vallée du Rhône, va connaître une augmentation de 40 % d'ici 2020.
- Enfin, sur le thème des infrastructures, je rappellerai :
 - o qu'elles constituent un support indispensable au développement territorial et économique et à la relation entre les divers territoires,
 - o que la massification des flux de marchandises est indispensable, d'où l'importance du fret ferroviaire
 - o qu'il y a donc lieu de les adapter à l'évolution prévue des trafics pour pérenniser le développement des entreprises.

et donc que **le seul objectif doit être celui de la multi modalité.**

Cette multi modalité recherchée doit passer **par les trois modes** :

Il s'agit de renforcer **le mode ferroviaire** pour un report modal efficace :

- par l'accélération du programme « TGV »
- par l'intensification des liaisons TER entre les communes d'une même agglomération
- par des lignes dédiées « fret », c'est-à-dire affectées au transport de marchandises, et notamment celle de la rive droite du Rhône
- par la réalisation de chantiers d'inter modalité dimensionnés et adaptés

Le mode fluvial, doit être dynamisé. Cette dynamisation passe notamment :

- par l'augmentation des navettes fluviales « Lyon – Fos »
- par la dynamisation des ports fluviaux
- par la réalisation du Canal « Saône – Moselle »

A ce stade, je voudrais tout de même rappeler que, même si les progressions attendues de parts de marché pour le ferroviaire (doublement) et le fluvial (triplement) sont importantes, elles ne suffiront pas à absorber l'augmentation globale prévue des trafics.

La route demeurera quand même le premier moyen utilisé.

Il s'agit donc enfin d'améliorer **le mode routier** par la mise en œuvre d'actions permettant :

- d'éviter la saturation
- de renforcer la sécurité des usagers
- d'accroître la fluidité des trafics pour une qualité de services optimale

Pour ce qui est des **actions incontournables à conduire**, et en étant très synthétique,

- Il s'agirait d'intensifier le progrès technologique pour tous les modes avec le double objectif de réduire les nuisances et renforcer la sécurité des usagers :
 - o rechercher des ressources énergétiques alternatives

- par l'innovation technologique. A ce sujet, la CCI de Lyon anime le pôle de compétitivité « Lyon Urban Trucks and Bus 2015 » qui travaille sur cette dimension technologique

Bien entendu, il faut inciter nos concitoyens à modifier leurs comportements et leur permettre de se remettre en question. Je ne citerai ici que la primeur qui doit être donnée aux Transports en Commun en ville, notamment pour les « pendulaires », c'est-à-dire les salariés qui font juste l'aller et retour de leur résidence à leur travail dans la même journée.

Pour espérer atteindre les objectifs de report modal des marchandises sur le fer, la réalisation du Contournement Ferroviaire de Lyon est impérative.

L'Etat ne doit pas conditionner la réalisation rapide du tronçon « nord » par la fin des études du tronçon « sud ». Une action dynamique est indispensable.

Comme je l'ai rappelé précédemment, le mode routier restera le premier des modes utilisés.

Il s'agit d'anticiper et donc d'adapter le réseau notamment autoroutier. La réservation des emprises foncières pour l'élargissement de l'A7, qui permettrait par là même une « remise aux normes » de cette infrastructure, nous semble indispensable. Il s'agit là aussi de prévoir l'avenir.

Pour conclure mon propos, je voudrais insister rapidement sur **4 points** :

- Je voudrais dire simplement que le citoyen doit accepter ce qu'en tant que consommateur il exige.
C'est-à-dire qu'il doit admettre et supporter les nuisances générées par son désir, légitime, de confort
- Mais que cette remise en question prendra nécessairement du temps, du fait notamment des contraintes « extérieures » qui nous sont imposées (contexte mondial, habitudes de consommation et de vie anciennement ancrées...).
- Toutefois, cette remise en question de tous, dans toutes les dimensions de nos comportements, est une condition « sine qua non » de réussite.
- Aussi, compte tenu de la saturation grandissante, la pérennité de nos entreprises n'a pas le temps d'attendre. Il faut donc agir rapidement et simultanément renforcer, pour l'avenir, tous les modes de transport.
- Enfin, notre Débat nécessite obligatoirement des décisions rapides pour des actions à moyen/long terme vu, notamment, les contraintes budgétaires identifiées.

Afin de connaître exhaustivement notre avis pour ce Débat, je vous renvoie à notre cahier d'acteur qui va être très prochainement diffusé mais dont je reprends ici seulement le titre :

... « **Pas de développement du Grand Sud Est sans infrastructures performantes dans la Vallée du Rhône** »

Je vous remercie de votre attention.