

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

Synthèse de la réunion thématique « Transports et développement des territoires » Lyon 13 avril

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les membres présents et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Anne DEVAILLY, membre de la CPDP, explique qu'elle a construit sa réunion sur 3 plans :

- politique : le développement des territoires nécessite une coordination entre tous les niveaux
- spatial : les espaces concernés sont très variés (un axe qui concentre les flux, activités et personnes et le reste : axe est-ouest, arrière-pays)
- économique, même si l'évolution des activités est très difficile à appréhender sur 20 ans.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**, il s'agit de se projeter dans le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %, selon les progrès technologiques), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat va soumettre au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. Certaines mesures visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, d'autres encore intègrent le développement du territoire, certaines enfin prennent en compte plusieurs contraintes.

Le but de l'Etat, au final, sera de définir une politique des transports en concertation avec les collectivités et en phase avec les attentes des citoyens.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, s'inquiète du manque de conscience des participants aux réunions précédentes concernant l'effet de serre et le changement climatique. Il s'interroge sur une possible réflexion dans le domaine touristique ou celui des migrations dans un monde qui, dans 20 ans, sera très différent de celui-ci.

Il présente ensuite les familles du progrès technologique soutenu (évolution des carburants, ressources énergétiques alternatives, amélioration technologiques des véhicules...) et sur celles de maîtrise de la demande :

- la maîtrise de la mobilité routière (taxe carbone, quotas d'émission de CO₂, réduction des vitesses, péage poids lourds sur le réseau routier, certificats verts).
- la modification des comportements (péage urbain, gestion des migrations touristiques, réservation de l'autoroute, autopartage, urbanisme, changement des systèmes de production et de consommation).

Le plus important pour l'Etat, rappelle Michel Badré, est de construire ensemble une politique des transports.

Le contexte : cadre historique et géographique de la région

Alain BONNAFOUS, du Laboratoire d'Economie des Transports (LET), commence par un constat d'inégalités de développement dans le Grand Sud-Est : la massification a pour effet de renforcer les zones fortes et donc d'accentuer encore les contrastes. La politique des transports et l'aménagement du territoire doivent prévenir et maîtriser ces dérives par des mesures d'accompagnement. Monsieur Bonnafous présente une carte au public qui recense tous les trafics et montrent tous les points noirs à venir en 2015, qui sont fort nombreux. Il rapporte qu'il y a 50 ans, en Rhône-Alpes, le trafic ferroviaire était plus important que le trafic routier. Selon lui, si l'on continue la politique du fil de l'eau, la part du ferroviaire va encore se réduire. Mais si le prix de la route augmente et que celui du rail diminue, la part du rail pourrait revenir à ce qu'elle était dans les années 80.

Questions/réponses

Docteur BRIERE, Président de Démographie et Ecologie, pense qu'on ne peut pas parler d'augmentation de la mobilité alors que le pétrole va disparaître. Une augmentation radicale du prix du carburant est nécessaire, d'après lui. Il s'interroge sur la position schizophrénique du gouvernement qui prône à la fois les limites de vitesse et permet la construction de voitures très rapides.

Jean-Didier BLANCHET reconnaît que pour prendre des mesures contre le changement climatique, la seule solution réside dans la diminution des émissions et cite les progrès technologiques et la taxe de carburant.

Maurice FISCH, Association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, aimerait savoir ce qu'il en est de la demande qui a été faite concernant le coût des différents transports. Selon lui, une meilleure répartition modale ne suffira pas à éviter la construction d'infrastructures.

Philippe MARZOLF lui confirme que cette demande a bien été entendue par la CPDP et qu'une étude devrait être disponible pour la réunion du 10 mai.

Jean-Didier BLANCHET précise que s'agissant des poids lourds, leur coût sur le réseau autoroutier en situation normale est couvert par les péages et la TIPP. Par contre ce n'est pas le cas sur le réseau routier. Concernant l'étude de coût, elle lui paraît extrêmement complexe à réaliser. S'agissant du report modal, cette solution ne peut être suffisante pour faire face au changement climatique.

Alain BONNAFOUS, renvoie, pour les études, sur les rapports des Ponts et Chaussées qu'il juge assez complets. Pour la répartition modale, selon lui, seul le marché peut déterminer ce qu'elle sera puisque chaque acteur a la liberté de choisir. C'est à l'Etat, selon lui, de réguler le marché : pour l'instant, il constate que la route a gagné face au rail. Il conseille de s'inspirer de ce que font les pays voisins en la matière et de se servir de tous les leviers d'action possible.

Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leurs territoires ?

Jean-Louis TOURAINÉ, Chargé des politiques de transports pour l'agglomération du Grand Lyon pense que l'aménagement du territoire doit se faire avant celui des transports. Le développement économique ne doit pas être pénalisé par des difficultés de transport, selon lui. Il pense, également, que le cadre de vie est prioritaire et que les territoires doivent être solidaires. Il fait référence à la démarche Lyon 2020 qui fera de Lyon une métropole de confluence, une grande ville européenne. Il préconise un report des transports sur des systèmes moins consommateurs d'énergie et moins polluants. Il s'engage à tirer parti des erreurs du passé (Tunnel de Fourvière, Perrache et rocade des villages) et souhaiterait le développement d'axes dans d'autres régions, notamment via Châlon-sur-Saône et le pont de Millau pour relier le Nord à l'Espagne.

Jeanne CHAUSSABEL, Maire d'Aubenas, constate la congestion actuelle de l'A7, notamment depuis 2002, mais pense que pour autant des énergies de substitution seront trouvées et que les voies routières seront toujours utilisées. De toute façon, en Ardèche, la population n'a pas d'alternative, selon Madame Chaussabel : elle est totalement dépourvue de services SNCF voyageurs. L'augmentation de capacité des routes lui paraît indispensable, puisque l'Ardèche est totalement enclavée, alors que la Drôme est asphyxiée. Elle propose une jonction routière entre l'A7 au nord et l'A9 au sud de Montpellier qui permettrait un allègement du trafic de poids lourds et plus globalement des routes transversales qui permettraient d'irriguer son département.

Marc CENSI, Maire de Rodez, Syndicat Mixte d'Etudes et de Promotion de l'Axe Européen Toulouse-Lyon, se présente comme un acteur de solutions transversales. Il explique qu'à l'origine son syndicat militait pour la réalisation d'une autoroute Toulouse-Lyon via le Massif Central. Monsieur Censi raconte que le premier obstacle du syndicat mixte a été l'Etat, qui ne voyait pas l'utilité de cette infrastructure. Le second obstacle a été les associations de défense de l'environnement. Ce sont elles qui ont permis une prise de conscience du syndicat sur l'objectif réel du projet. Or celui-ci reposait plus sur le développement et l'aménagement global du territoire que sur une logique purement routière. Monsieur Censi explique que le syndicat est alors allé à la rencontre des usagers et a construit un projet d'itinéraire de développement durable qui permet de garantir la fluidité, la sécurité, sans les contraintes d'une autoroute (site propre, réglementation, financement). Il présente cette solution comme une alternative à l'A7.

Selon Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes, sur un total de 11 000 véhicules jour, le report pourrait être de 5000 à 6000 véhicules, vers la RN88. Ce report se diviserait ensuite pour environ 5 000 sur l'A75 et 1 500 sur le tronçon A75-Toulouse.

Bertrand GALTIER, du Ministère de l'Ecologie, souligne l'intérêt de la démarche effectuée par le syndicat mixte, notamment ses nombreuses rencontres avec les différents acteurs. Il rappelle que ce sujet est présenté à la page 51 du dossier de l'Etat.

Questions/réponses

Gilbert BORNACHON, de l'association Fracture, prône un véritable contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il rejette l'actuel projet qui passe trop près de l'agglomération et engendre des nuisances et des risques. Il déclare avoir des propositions concrètes à faire et espère que les hommes politiques sauront en tenir compte. Il regrette que des représentants des associations locales ne soient pas représentés à la tribune.

Philippe MARZOLF lui explique la différence entre réunion territoriale et réunion thématique et lui assure que des représentants associatifs locaux seront présents en tribune pour la réunion du 29 juin.

Jean-Louis TOURAINÉ rassure Monsieur Bornachon en lui disant que la Communauté urbaine de Lyon s'est majoritairement opposée au projet initial et préfère un contournement sans pénétration de l'agglomération. La seule fonction du ferroviaire urbain doit être celle du déplacement des voyageurs, notamment pour le délestage de l'Est lyonnais, déclare Monsieur Touraine.

Fernand CHAMBON, citoyen du IV^{ème} arrondissement de Lyon, constate qu'une meilleure réflexion sur les infrastructures, dès le départ, aurait pu anticiper ces problèmes de massification et de désertification qui entraînent des désastres économiques. En ce sens, l'A89 a permis un véritable développement économique.

Gérard LERAS, Président de la Commission des transports pour la Région Rhône-Alpes, pense que les impacts de certaines mesures de report modal ont été sous-estimées (il cite le succès de la RPLP et du report sur le ferroviaire en Suisse ; il évoque également la hausse de fréquentation des TER en Rhône-Alpes). Concernant l'Ardèche, il précise qu'une étude a été demandée à la SNCF pour la remise en service de ligne voyageurs sur la rive droite du Rhône. Et s'agissant du désenclavement de l'Ardèche, une autoroute ne lui semble pas la réponse la plus appropriée pour aménager la desserte de ce département.

Une **association lyonnaise** explique qu'elle a pris part au débat en 2001-2002 sur les contournements autoroutiers et ferroviaires et regrette que les choses aient peu avancé depuis.

Pour Eric FALLER, citoyen de l'Est lyonnais, il faut créer des infrastructures là où les besoins de désenclavement existent. Il regrette que le débat traite d'une problématique si globale et s'interroge sur la capacité de financement de l'Etat pour de nouvelles infrastructures routières, ferroviaires ou autres. Il s'interroge sur l'intérêt d'un débat qui ne fait que citer les problèmes sans les régler : il aurait souhaité que des scénarios soient présentés par l'Etat. Selon lui, la décentralisation fait que les Régions n'ont pas suffisamment de moyens et qu'elles devront recourir aux financements privés qui feront passer la question environnementale en dernier. Enfin il regrette l'abandon du projet Rhin-Rhône.

Philippe MARZOLF rappelle que ce débat se fait en amont de tout projet d'infrastructures, d'où son intérêt, et explique que l'Etat n'était pas obligé de le faire.

Jean-Didier BLANCHET précise que les élus, à qui des scénarios avaient été présentés, avaient reproché à l'Etat d'avoir restreint le débat. Aussi le Ministère de l'Equipement, en collaboration étroite avec celui de l'Ecologie, propose aujourd'hui un dossier qui présente des mesures très différentes. A propos du report modal, Monsieur Blanchet rapporte que s'il est optimisé, notamment via le fluvial, la croissance de 40% pourra entièrement être absorbée, mais uniquement concernant les poids lourds. Quant au canal Rhin-Rhône, il a été abandonné et des études se portent aujourd'hui sur la liaison Saône-Moselle.

Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Hervé SAULIGNAC, Président du Comité régional du tourisme, souligne l'importance du secteur touristique et présente la région Rhône-Alpes comme étant la seconde région touristique de France, bien que celle-ci ne soit qu'une addition de multiples zones très différentes les unes des autres. Selon lui, l'enjeu routier réside en une unification de ces territoires afin de favoriser une meilleure répartition des fréquentations touristiques, dans l'espace et dans le temps. Les infrastructures routières doivent s'organiser par capillarité et désenclaver, selon lui. Il regrette que le système ferroviaire ne permette pas aux touristes de se déplacer autrement qu'en voiture. Monsieur Saulignac ajoute que s'il est facile d'accéder à la région par le nord et le sud, cela est moins vrai concernant l'est et plus du tout s'agissant de l'ouest. Selon lui, l'axe de la vallée du Rhône déstructure le territoire puisqu'il attire des habitants dans la vallée et vide l'intérieur de sa population. Il regrette que le potentiel touristique de cette vallée ne soit pas mieux exploité.

Anne DEVAILLY, CPDP, l'interroge sur le devenir des stations de moyenne montagne dans l'avenir.

Hervé SAULIGNAC lui répond que ces stations tendent à se repositionner sur une offre proche du tourisme vert afin d'offrir des activités diversifiées sur une période plus large.

Serge MERCIER, SOGARIS, plate-forme logistique, se présente comme un aménageur de zone d'activité. Les transporteurs, les logisticiens et les chargeurs sont ses interlocuteurs privilégiés. Il donne une définition de la logistique comme étant le bon produit en bon état, au bon endroit, au bon moment, au meilleur prix. Il constate que depuis deux décennies, des pôles d'activité logistique se regroupent sur des plates-formes, dans un souci d'aménagement du territoire. Il présente les éléments nécessaires à la mise en place d'une activité logistique : du foncier, des infrastructures compétitives, un bassin d'emploi, une zone de desserte ou de chalandise, des axes de communication performants. Monsieur Mercier présente la logistique comme une réponse possible à la délocalisation des entreprises de production, en termes d'emploi (le ratio emplois/hectare serait de 50 à 100 personnes selon l'activité). L'atout de cette région, selon lui, tient dans la qualité de son emplacement géographique. Pour répondre aux questions soulevées par le débat, il pense que la solution de la multimodalité est une des réponses possible. Il propose de l'imposer dans les appels d'offre et refuse toute politique attentiste en termes d'investissement d'infrastructures.

Jacques LAMBERT, Alliance logistique de la région urbaine de Lyon, se présente comme un adepte du report modal. Il constate un accroissement de la mobilité des personnes et des marchandises, une internationalisation des échanges, qui se traduit par une spécialisation des unités de production au niveau européen et par des délocalisations massives d'activités industrielles. L'axe rhodanien est, pour lui, une artère vitale, tant pour ses atouts économiques, que logistiques (créateur d'emplois) et touristiques. Il constate que les échanges intercontinentaux se font de plus en plus par le transport de container maritime et fluvial. Le transporteur est à la disposition du chargeur et selon Monsieur Lambert, le consommateur est à l'origine du choix des modes de transport : il exige une disponibilité rapide et sans retard. «Le consommateur exige ce que le citoyen refuse ; c'est un phénomène de société et même un problème de comportement». Selon lui, le transport de distribution ne peut se faire que par la route, compte tenu de la taille des lots et de la distance à parcourir. Il pense qu'un fort développement du fluvial et du ferroviaire devrait limiter la croissance du transport par poids lourds et insiste, comme l'intervenant précédent, sur la nécessité de nouvelles infrastructures et sur le danger de l'immobilisme. A la demande de Anne Devailly, il reconnaît que les poids lourds utilisent peu l'A75 et constate que les consommateurs seront certainement au final ceux qui payeront la taxe carbone.

Michel DUBROMEL, responsable réseau transports et mobilité durable, France Nature Environnement, apprécie qu'un débat de problématique ait lieu, en lieu et place d'autres débats d'infrastructures. D'après lui, ce débat ne concerne pas que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, mais bien toute l'Europe. Il souhaite que les transports structurent et aménagent le territoire afin que celui-ci soit équilibré. Monsieur Dubromel s'inquiète de la sectorisation des territoires en zone spécialisée, qui oblige les habitants à circuler en voiture. Il alerte l'Etat sur la construction d'un port à Sines, au Portugal, qui devrait approvisionner toute l'Europe à partir du Portugal (via la vallée du Rhône). Monsieur Dubromel fait le constat qu'aujourd'hui l'offre des infrastructures routières est conséquente, donc très utilisée, alors même que le coût du transport routier n'est pas taxé à sa juste valeur. Il considère que le coût des impacts environnementaux est payé par les collectivités et dénonce les primes européennes à la délocalisation. Aux impacts des transports qui sont bien recensés dans le dossier, il ajoute la consommation d'espaces naturels ; le problème de la fragmentation du paysage qui détruit la biodiversité ; la pollution aérienne, sonore, lumineuse. FNE réclame une politique soutenable de transports, mais ne peut que constater la profusion d'organismes décisionnels au sein d'un même territoire qui rend difficile la cohérence des décisions.

Questions/réponses

Philippe DHENEIN, Conseil régional Rhône-Alpes, pense que les infrastructures de transport ont déterminé l'aménagement du territoire et non l'inverse. Il présente la politique d'aménagement à mettre en place dans le Grand Sud-Est selon la Région et s'oppose à la vision d'un couloir ponctué de zones industrielles et d'activités, notamment grâce au plan Rhône.

Nicolas VARIGNY, maire de Chaponnay, association PARFER, s'interroge sur l'implantation des petites plates-formes de logistique et dénonce leurs impacts sur le trafic routier. Il demande si la multimodalité est vraiment connue par les transporteurs.

Jean-Didier BLANCHET pense que le report modal ne peut se faire sans autoroute ferroviaire. Celle prévue entre Perpignan et le Luxembourg pourrait avoir une liaison avec l'agglomération lyonnaise.

Bernard THIERRY, Association DARLY, membre du Réseau Action Climat, remarque que les prix du pétrole sur lesquels sont basés ce débat sont totalement dépassés. Les calculs les plus pessimistes ont été faits sur la base d'un baril à 180€ alors que certains groupes européens prévoient un baril à 380€ pour 2015. D'autres prospectives sont nécessaires, selon Monsieur Bernard. De même, il tient à signaler les conséquences catastrophiques de la pollution par l'ozone.

Jean-Didier BLANCHET nuance les conséquences d'un prix du baril trop important qui rendra les autres énergies rentables.

Agnès MACRON, FNAUT, revient sur l'intervention de Monsieur Lambert et pense que ce ne sont pas seulement les consommateurs qui sont responsables des flux de camions, mais plutôt les industriels et les grandes surfaces qui pratiquent la politique des flux tendus.

Philippe MARZOLF interroge Jacques Lambert pour savoir si les consommateurs sont suffisamment informés des conséquences de leur exigence.

Le problème, pour Monsieur LAMBERT, est que le consommateur ne paie pas le coût véritable de ce service.

Jean-Pierre BOULET, Direction générale des Autoroute du Sud de la France, rapporte que la congestion de l'A7 est évoquée depuis 20 ans et que des précautions ont été prises pour mailler le territoire, comme la construction de l'A20, l'A75 ; la LGV entre Paris et Marseille a également désengorgé cette voie. Il regrette la décision prise sur l'A51, car cette dernière ne pourra être financée. Selon lui, la régulation des vitesses ne peut que réduire les accidents, mais ne peut éviter la saturation.

Denis CUVILLIER, RFF, répond à Madame Macron de la FNAUT au sujet de la gare St Exupéry qui est pour elle un contre-exemple du bon report modal. Il la rassure sur le fait que le fret et les TER sont à l'étude.

Jean-Louis VILLE, Association Fracture, demande comment le report modal va être développé alors que le rail n'est compétitif qu'à partir d'une distance minimale. De plus, la périodicité de ce mode de transport lui paraît peu élevée.

Pascal MIGNEREY explique que plusieurs transports intermodaux existent : rail/route, route/fleuve et transport maritime. Il déclare que le transport combiné rail/route va se développer, comme le signale le Livre Blanc de la Commission européenne, mais constate qu'aujourd'hui le trafic diminue à cause de la mauvaise rentabilité du fret à la SNCF : des efforts doivent être faits de part et d'autres, selon lui.

Concernant la distance minimale, le transport combiné peut être intéressant sur des distances plus courtes, mais dans la vallée du Rhône, il voit tout l'intérêt d'un report sur des modes de transport massifiés.

Edmond LUCA, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, revient sur les consommations d'espace des infrastructures et compare une voie ferrée (15 m) et une autoroute (30 m).

Bruno COSSIAUX, de la Chambre Nationale de la Battellerie Artisanale, pense que les chiffres du dossier concernant le développement de l'activité fluviale ont été sous-évalués puisqu'il constate que depuis 2002 l'évolution annuelle est de 15% au lieu des 0,5% annoncés. Pour que cela continue, des investissements sur les infrastructures doivent être faits.

Pascal MIGNEREY lui explique que ce chiffre concerne la France entière et que les taux de croissance des différents modes seront revus.