

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 32



AUTREMENT POUR LES AMÉNAGEMENTS DES CONTOURNEMENTS (ROUTIERS ET FERROVIAIRES) DES HABITANTS DE L'EST

Constat

LES FLUX DOMICILE/TRAVAIL/LOISIRS

Le recentrage de l'activité tertiaire dans les grands centres urbains, la délocalisation de l'habitat en périphérie et l'augmentation du temps libre et de loisirs entraînent des

flux importants extérieur-centre-ville, centre-ville-extérieur, sans que des solutions permettant un transport de masse efficace aient été mises en place.

AUGMENTATION DU VOLUME DES ÉCHANGES

L'adhésion de nouveaux pays à l'Europe favorise l'explosion des échanges de marchandises principalement par le transport routier qui bénéficie d'un coût de main-d'oeuvre bon marché.

De plus les entreprises travaillant en flux tendu, génèrent un flot important de camions sur les routes avec des contrain-

tes temporelles strictes.

Sans rentrer dans les détails des conséquences économiques de cette mutation, et pour rester dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône, on peut mesurer cette mutation par l'augmentation des mouvements des marchandises et des citoyens.



CONTACT APACHE

Maison des associations
7, allée du Château
69780 MIONS

Tél. : 06 29 98 45 10

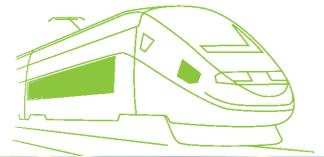
apache.mions@online.fr
www.apache.associations-mions.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



RÉORIENTATION DES MODES DE TRANSPORT POUR DIMINUER LEURS CONSÉQUENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE



La prise de conscience des conséquences des modes de transport sur l'environnement, et la fin annoncée de l'énergie d'origine fossile, tout le monde s'accorde à dire qu'il devient indispensable d'orienter une politique de transport vers le ferroviaire et le fluviale. Mais pour y arriver il faudra que le niveau de service et de souplesse ainsi que le coût à la tonne transportée soient aussi compétitif que par la route.

Tout l'enjeu est ici.



TRANSPORT COURTE DISTANCE ET LONGUE DISTANCE

Lors de la dernière réunion de Lyon le directeur d'exploitation d'ASF nous expliquait que le trajet moyen effectué sur l'axe Lyon-Avignon n'excédait pas 111 km pour les poids lourds et un peu moins pour les automobiles. Sur une si courte distance, le transport routier de

marchandises n'a pas de concurrent.

Les dernières études menées par l'Europe aboutissent à la conclusion suivante : pour que le transport par le ferroviaire puisse être compétitif, la distance entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement doit

être supérieure à 750 km voire 1000 km.

Il n'est donc pas très raisonnable de penser que quelles que soient les solutions proposées pour la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, une réponse pertinente puisse être apportée à la question de la fluidité sur cet axe.

AUGMENTATION NÉCESSAIRE DE LA VITESSE MOYENNE, LIGNES DÉDIÉES FRET

Le projet européen de la Magistrale ÉcoFret prévoit la construction de lignes dédiées au fret pour permettre un rééquilibrage intermodal du fret sur les grands axes

européens nord-sud .

Le Contournement Ferroviaire de Lyon (ou CFAL suivant les diverses expressions), en faisait partie mais il a été détourné pour y

incorporer un trafic local de voyageurs, avec un tracé qui pénètre en zone fortement urbanisée ce qui, en plus de sa mixité, interdira un écoulement du trafic fret à vitesse élevée.

CONCENTRATION DES POINTS D'ÉCHANGES EUROPÉENS AVEC LE RESTE DU MONDE

Au Sud, le déficit d'activité des ports méditerranéens, conséquence d'une trop grande incertitude sur l'efficacité des ports ainsi qu'un manque flagrant d'investissement en moyens mécaniques, condamnent les chargeurs maritimes à se diriger vers les

ports du Nord de l'Europe, alors que l'on connaît la nécessité d'alimenter le Sud de l'Europe en marchandises et biens de consommation en provenance du monde entier.

L'abandon du canal à grand gabarit de la

liaison Rhin-Rhône n'a pas non plus engagé ports méditerranéens dans un développement industriel puisque le transport fluvial, de loin le moins polluant et le plus économique à la tonne transportée, aboutit dans une impasse à partir de Lyon.

VOIR LES AMÉNAGEMENTS AU NIVEAU NATIONAL ET NON AU NIVEAU LOCAL

Le débat public tel qu'il nous est proposé couvre une zone beaucoup trop restreinte. L'enjeu et les choix qui en découleront ne résoudront pas la problématique des déplacements dans l'hexagone.

La solution qui consiste à augmenter la capacité d'absorption de trafic par l'autoroute A7 soit par son doublement soit par la réalisation d'une nouvelle infrastructure bloquera pendant longtemps toute solution alternative.

Réduire cette étude à la seule distance du Sud de Lyon jusqu'à l'Ag ne fera que conduire à la thrombose complète de l'agglomération lyonnaise, et des autres agglomérations languedociennes.

QUELLES PEUVENT ÊTRE LES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ?

> Par incitation financière,

diriger une bonne partie du trafic sur les autoroutes A71 et A75 en direction de l'Espagne et transférer une partie du trafic par l'autoroute A51 en direction de l'Italie. Il faut que l'équation coût (péage, gasoil) et temps d'acheminement montre un bénéfice pour que l'incitation soit un succès.

> Réaliser de vrais contournements d'agglomération

très loin des zones de développement urbanistique pour ne pas mélanger les trafics.

> Réaliser des lignes dédiées au fret et au ferroutage en dehors

de toute zone fortement urbanisée pouvant

faire circuler rapidement des convois cadencés 24/24h du Nord au Sud, avec des plates-formes de transfert de charge positionnées le long des grands axes d'échanges mais pas à proximité de grandes métropoles en développement, risquant dans 20 ans de se trouver en centre-ville. Ce qui implique aussi de gérer les espaces dès aujourd'hui.

> Réhabiliter et remettre en chantier le canal à grand gabarit

reliant la Méditerranée aux canaux de nos voisins Allemands, Belges et Hollandais.

> Activer fortement les liaisons entre Fos-sur-mer et Lyon pour le transport des caisses par voie fluviale.

Fos-sur-Mer est le port sur la Méditerranée le plus approprié pour recevoir les marchandises en provenance de l'Asie, de l'Inde et du Japon. Mais il est indispensable qu'en termes de service et de qualité les ports méditerranéens soient aussi performants que ceux du nord de l'Europe.

> Interdire le dépassement aux poids lourds

sur les axes à deux voies en respectant les distances de sécurité.



QUELLE ANALYSE PEUT-ON FAIRE POUR CE QUI CONCERNE LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS ?

> Même si les lignes à grande vitesse

ont remporté un grand succès, les TGV ne concernent que les longues distances et ne peuvent pas répondre à toutes les nécessités de déplacement.

> L'automobile est un outil de liberté,

de facilité et d'efficacité pour le transport de personnes et, à de rares exceptions, bien plus performante que les transports en commun.

> L'interdiction de circulation

faite aux poids lourds les jours de grands départs en vacances n'empêche pas la saturation complète des axes routiers et

autoroutiers de la vallée du Rhône.

> Il n'est pas raisonnable non plus de multiplier les plates-formes logistiques trop proches des agglomérations

qui entraînent inévitablement un afflux de trafic poids lourds se mélangeant avec des trafics locaux.



QUELLES PEUVENT ÊTRE LES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS ?



> Inciter par des aménagements tarifaires

les péages en fonction des jours de la semaine.

> Développer le transport combiné des automobiles

sur de grandes distances en relançant les trains auto-couchettes.

> Modifier les habitudes de réservations

pour les hôtels, locations, camping à la semaine du samedi au samedi, en proposant des aménagements tarifaires en dehors de ces périodes.

> Associer des offres complètes

en train et location de voitures sur le lieu de vacances.

> Développer le télé-travail à domicile

> Réguler le trafic

par des limitations de vitesses lors des grandes transhumances.

> Les entreprises et le calendrier scolaire

ne doivent pas faciliter les déplacements de tous en même temps.

Les transports collectifs, bus, tramway, TER, métro n'apporteront un soulagement conséquent en terme de saturation de trafic que s'ils répondent à ces cinq critères essentiels :

- Un coût compétitif ;
- Un temps de trajet optimal ;
- Une régularité de cadencement ;
- Des horaires adaptés ;
- Des dessertes pertinentes.

Notre position :

Éloigner des grandes agglomérations les tracés des infrastructures dédiés aux transits autoroutiers et ferroviaires :

Nous rejetons toute nouvelle infrastructure autoroutière venant doubler l'autoroute A 46 dans l'Est de l'agglomération lyonnaise en particulier dans la vallée de l'Ozon.

Nous rejetons toute liaison venant prolonger l'A 432 au sud par la vallée de l'Ozon

Nous rejetons toute nouvelle implantation de liaison ferroviaire dans la vallée de l'Ozon.

> Respecter l'environnement

en interdisant les grandes infrastructures au niveau des zones de captage d'eau potable et ne pas créer de grandes plates-formes logistiques aux abords immédiats des

grandes agglomérations : nous voulons que la zone de captage d'eau potable dans la zone des 4 chênes (qui alimente nos communes) soit protégée et interdite de toute implantation d'infrastructures ou d'entreprises et plates-formes logistiques.

> La réalisation du canal Rhin-Rhône

> De vrais contournements routiers et ferroviaires

de l'agglomération lyonnaise hors zone à forte urbanisation ou amenées à le devenir.

> Nous rejetons toute solution créant une nouvelle autoroute telle que proposée par l'OITC

> Nous proposons l'aménagement des routes nationales

de la vallée du Rhône rive droite et rive gauche pouvant accueillir pendant des périodes de fortes saturations un itinéraire alternatif.