

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 44



JUILLET 2006

COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON

## Débat public sur la politique des transports vallée du Rhône - arc languedocien

Le transport de demain doit être un transport intelligent et les choix effectués doivent s'inscrire dans une logique d'optimisation et de mobilisation des infrastructures existantes. En terme d'aménagement du territoire, le débat doit être élargi au grand Sud-Est français, intégré au niveau de l'arc sud-européen. Dans la vallée du Rhône, le problème des trafics se pose sous l'angle autoroutier, sous l'angle ferroviaire et sous l'angle fluvial.

**GRANDLYON**  
communauté urbaine

**CONTACT**  
Communauté urbaine de Lyon  
20, rue du Lac  
69003 LYON

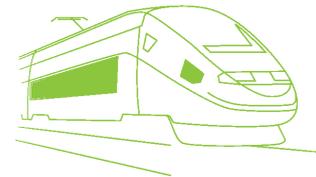
[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)

Dans le cadre du débat public organisé par la :

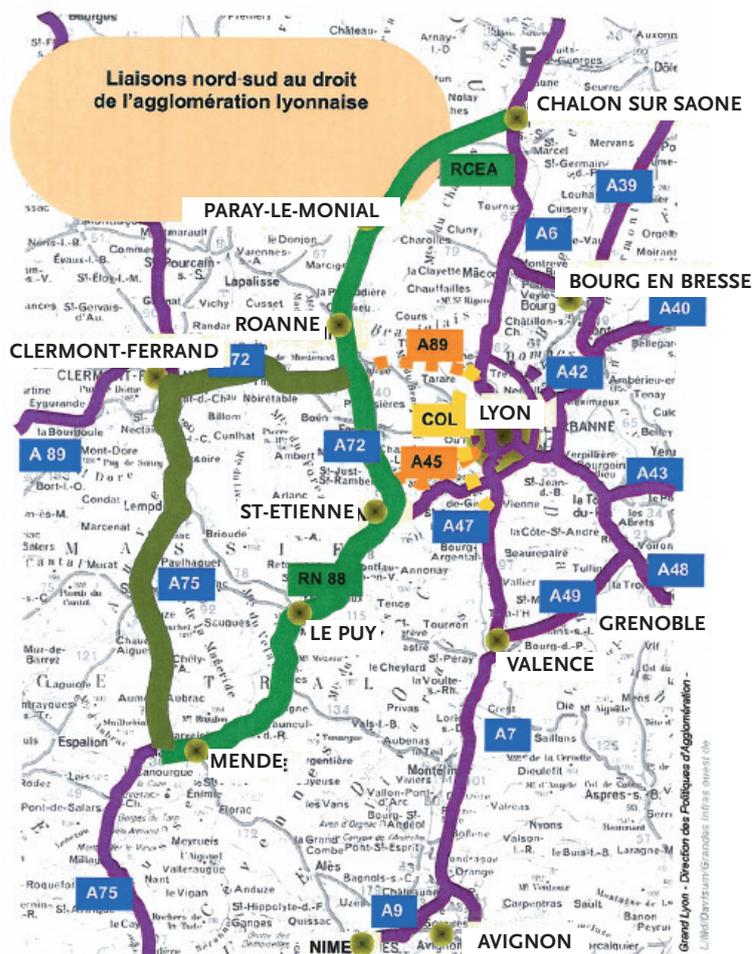
**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



# Distinguer deux grandes destinations



“Vue aérienne de Lyon”



Du point de vue autoroutier, la saturation de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien renvoie assez largement à la problématique des échanges entre le Sud et le Nord de l'Europe. Il convient à cet égard de distinguer deux grands types de trafics : ceux en provenance ou à destination de Marseille et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les trafics en provenance ou à destination du Sud-Ouest de la France et de la péninsule ibérique. Cette deuxième famille de trafics qui est amenée à se développer à l'avenir doit être traitée à l'échelle de l'ensemble du quart Sud-Est de la France donc bien en amont de Lyon. Dès Dijon ou Chalon-sur-Saône, des alternatives d'itinéraires nord-sud doivent être proposées. Il convient à cet égard de rappeler la position exprimée par le Grand Lyon le 17 janvier 2005 dans le cadre de la préparation de la Directive Territoriale d'Aménagement : face à l'engorgement de la vallée du Rhône et de l'agglomération lyonnaise, en particulier face à la saturation du tunnel sous Fourvière et de la rocade Est, par des trafics internationaux, régionaux et locaux, l'État doit proposer la réalisation rapide de plusieurs barreaux de caractéristiques autoroutières favorisant le report des trafics internationaux sur l'autoroute A75 (Paris-Clermont-Ferrand, Millau-Montpellier). Il s'agit de la diagonale Paray-le-Monial-Roanne, de l'achèvement de la RN7 en voie rapide de Nevers à Roanne et de l'achèvement de la RN88 en voie rapide du Puy-en-Velay à Millau. Dès lors, le contournement ouest pourra être effectivement engagé dans une vocation interrégionale. Ce type de réalisation autoroutière n'exclut pas le report modal d'une partie des trafics routiers sur les modes ferroviaire et fluvial car, dans le dossier du débat, la situation de référence 2020 est basée sur des hypothèses qui semblent sous-estimer les problèmes énergétiques actuels et futurs.

# Envisager le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise de manière globale



En matière ferroviaire c'est la réalisation de la magistrale Écofret avec, au niveau de Lyon, le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL). Ce contournement doit évidemment être envisagé de manière globale. On imagine mal des trains lourds et longuement dimensionnés qui, après avoir contournés le nord-est de l'agglomération, reviendraient au cœur de l'agglomération en traversant les villes de Mions, Saint-Priest, Vénissieux, Saint-Fons

alors même que l'agglomération lyonnaise est engagée dans un vaste projet de requalification urbaine de l'Est lyonnais avec des projets structurants tels que le Carré de Soie à Vaulx-en-Velin, le Puisoz à Vénissieux, Renault Trucks à Saint-Priest et Vénissieux. C'est pourquoi le Grand Lyon a pris position pour un contournement global de toute l'agglomération, non phasé dans le temps, car un tel phasage risquerait de repousser la réalisation de la partie sud à une échéance

indéterminée.

L'État nous annonce aujourd'hui une enquête publique uniquement pour la partie nord en 2009 et une réalisation à partir de 2015. C'est une solution de courte vue, inacceptable par le Grand Lyon et notamment par les collectivités de l'Est lyonnais. Ce contournement complet permettra de prendre en compte la composante est-ouest du débat et notamment le projet de liaison transalpine Lyon-Turin.

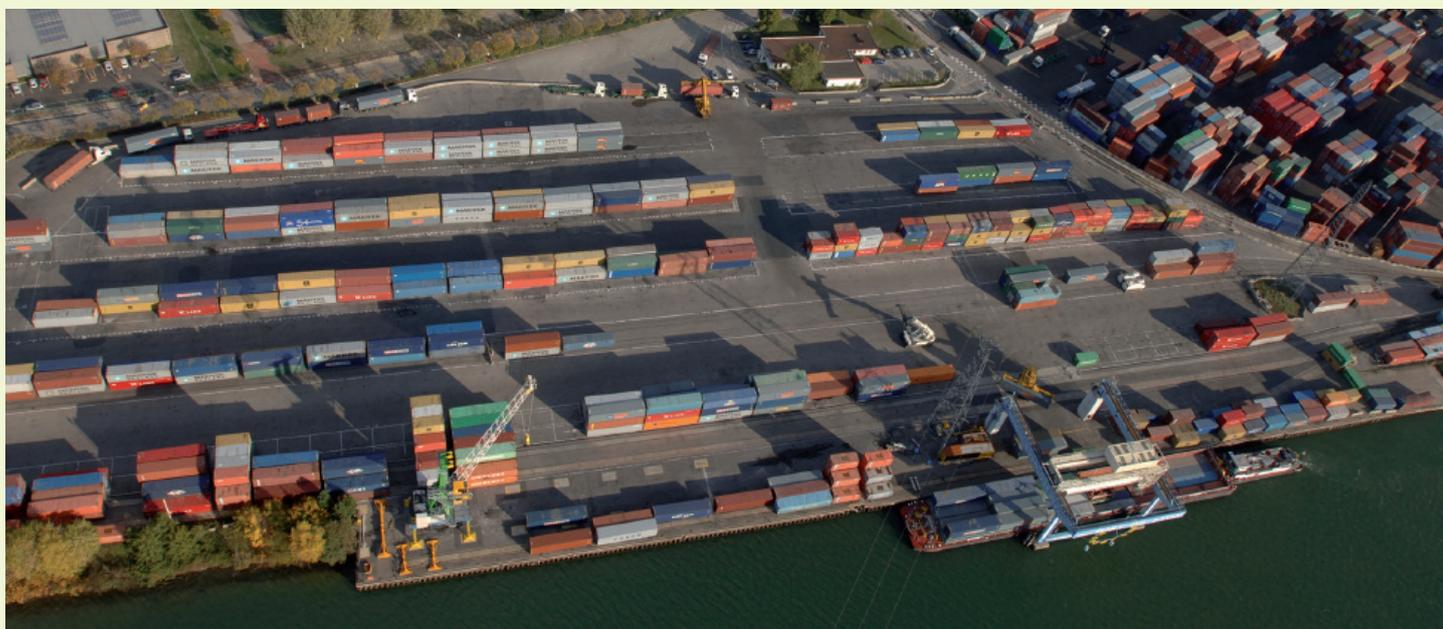
## Tripler les volumes transportés sur l'axe fluvial Rhône-Saône

Le développement du mode fluvial fait par ailleurs l'objet d'un large consensus car il est peu bruyant et très efficace en matière énergétique. Il doit contribuer à un rééquilibrage modal des flux de transport. L'objectif de triplement des volumes transportés sur l'axe Saône-Rhône par rapport au trafic actuellement observé est une ambition justifiée et parfaitement accessible à l'horizon 2020. L'évolution des tonnages

transportés par la voie d'eau dans la métropole lyonnaise est encourageante et la bonne santé des conteneurs a contribué à doper l'activité générale du port de Lyon Édouard Herriot. Dans le cadre de la Charte Partenariale signée en septembre dernier, l'État, Voies Navigables de France, la Compagnie Nationale du Rhône, la Région Rhône-Alpes, la Communauté Urbaine de Lyon et les communes de Lyon et Saint-Fons,

ont décidé de préserver le caractère portuaire du site actuellement concédé à la CNR compte tenu de sa situation proche de la ville et de ses possibilités intermodales. Les signataires ont convenu d'affecter en priorité les emprises devenues libres du port aux activités qui font appel au transport fluvial ou qui ont vocation à desservir l'agglomération lyonnaise pour l'acheminement de ses marchandises.

*"Port Edouard Herriot"*





# Gérer les flux de manière plus volontariste



Le débat public en cours ne doit pas occulter enfin la question fondamentale de la régulation des trafics par des politiques tarifaires différenciées entre les modes favorisant le report vers les modes ferroviaires (voyageurs fret) et fluvial (fret) ou au sein du mode routier par des politiques plus volontaristes de jalonnement d'itinéraires en période saturée. Demain la gestion des flux devra être plus dynamique qu'aujourd'hui. La diagonale Chalon-Roanne-St-Étienne ne constituera un itinéraire

alternatif vers ou depuis le Languedoc-Roussillon et la péninsule ibérique que si des mesures de régulation et de gestion rendent le passage par la vallée du Rhône moins attractif. Mais la privatisation des autoroutes, constitue une décision malheureuse et de courte vue. Car de quels moyens disposera l'État demain pour inciter des automobilistes empruntant un itinéraire géré par une société privée à emprunter un autre itinéraire moins saturé géré par une autre société privée ? Enfin qui financera les infrastructures lourdes

des contournements de Lyon sachant que les ressources financières de l'AFITF, si elles sont garanties à court terme, seront asséchées à moyen et long terme du fait de cette privatisation ? Les collectivités territoriales n'ont vocation, ni aujourd'hui, ni demain, à se substituer à l'État pour financer des infrastructures autoroutières et ferroviaires dont la vocation principale est d'acheminer des flux qui les traversent.



“Congestion aux abords du tunnel de Fourvière”

Crédits photos : agence d'urbanisme de Lyon, Grand Lyon - J. LEONE