

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom :

Prénom :

Organisme : Association de Défense de l'Environnement de Chaponnay

Coordonnées : Mairie

E.Mail: adec.chaponnay@wanadoo.fr

Site Internet: <http://adec.chaponnay.free.fr>

Lieu : 69 970 *Chaponnay*

Date : *le 21 juin 2006*



**Association de Défense
de l'Environnement de Chaponnay**

QUI SOMMES NOUS ?

L'Association de Défense de l'Environnement de la commune de Chaponnay (ADEC), commune du Sud/Sud Est Lyonnais (entre Lyon et Vienne). Nous représentons environ 500 adhérents sur une population d'environ 3000 habitants. Nous sommes concerné par les structures directement liées au problème de transport dans la vallée du Rhône (A 46 sud, contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise, A7 bis...) et c'est à ce titre que nous apportons notre contribution au VRAL.

CE QUE NOUS COMPRENONS DU PROBLÈME :

- ✓ L'A7 est saturé à certains moments de l'année, mais cette saturation est due non pas à un seul flux, mais à un cumul de flux divers (flux de proximité, flux de transit...).
- ✓ Le fluvial a des capacités disponibles.
- ✓ Le ferroviaire a des capacités disponibles en dehors du nœud Lyonnais (sachant que l'on considère l'Agglomération Lyonnaise étendue géographiquement de Vienne à Villefranche sur Saône)
- ✓ A ce stade du débat public nous constatons que la majorité des élus et des associations sont opposés au doublement de l'A7 ou à son élargissement.
- ✓ Pour l'avenir il est probable, que la demande de transport va encore augmenter, si des mesures ne sont pas prises sur les transports dans leur globalité (routier / rail / fluvial) . Toutefois de très grosses incertitudes planent sur les hypothèses d'évolution. Notamment l'augmentation des produits pétroliers qui commence déjà à se faire sentir sur la demande (amorce de baisse en 2005).
- ✓ L'argumentaire présenté au débat public nous paraît tendancieux dans le sens ou le développement du routier est présenté comme inéluctable

LES MESURES QUI NOUS PARAISSENT POSSIBLES :

✓ Pour le fluvial :

- Poursuivre son développement, et relancer des études pour un canal Rhin Rhône qui paraît techniquement plus réalisable qu'un canal vers la Moselle.
- Le doublement du port Ed. Herriot ne nous paraît pas judicieux en raison des possibilités d'échanges limitées avec le fer et la route.
- Le développement de points de rencontre entre le fluvial et les autres modes de transport nous paraît nécessaire (Salaise, Portes les Valence, Macon...)

✓ Pour le routier :

- Améliorer le réseau routier parallèle à l'A7 (RN7 et RN 86 entre autres) et l'A9 avec des contournements des principales agglomérations. Cette mesure pourrait inciter les déplacements locaux à ne pas prendre les Autoroutes pour les faibles distances.
- Rappelons qu'il y a 40 ans on a fait d'abord des contournements des villes et des villages (Le péage de Roussillon, St Rambert d'Albon, Valence...) puis on les a utilisés en partie ou en totalité pour passer l'A7 ensuite pour certains axes d'autres contournements ont été réalisés, mais cela n'est pas systématique et aujourd'hui ce manque se fait ressentir.
- Faire payer à son juste prix le transport routier ce qui entre autre freinerait certains transports de marchandises et par voie de conséquence limiterait certaines délocalisations.
- Généraliser les systèmes de régulation de vitesse les jours de gros trafic.
- Achever la liaison Grenoble Sisteron. Qui soulagera les axes A7 + A8
- Développer l'axe du centre de la France Paris-Montpellier (via A71 et A75) et l'axe Lyon Toulouse (via A47 et l'A68) qui soulagera les axes A7 + A9
- Inciter, par des baisses de tarifs aux heures creuses (et non par des augmentations de tarifs aux heures pleines) les gens lors des grands flux migratoires à étaler leurs départs.
- Ne pas augmenter la capacité de l'A7 (élargissement ou A7 bis), ce qui ne résoudrait pas le problème, mais aspirerait encore plus de véhicules dans le couloir Rhodanien.

✓ Pour le ferroviaire :

- Il est impératif de rendre le fret ferroviaire performant et compétitif. Et de développer le ferroutage pour le transit Nord Sud Européen. Pour cela il lui faut au maximum des lignes dédiées. Nous préconisons que le contournement fret ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise ne rejoigne pas les lignes traditionnelles entre Lyon et Vienne, mais beaucoup plus au sud. Cette configuration lui assurerait une plus longue distance en ligne dédiée et éviterait un retour trop rapide et trop près de Lyon avec les contraintes de la mixité.
Nous pensons que si une politique identique à celle des TGV avait été initiée il y a une ou deux décennies pour le fret, aujourd'hui nous aurions des TGV fret performants et compétitifs. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Rappelons que le transport routier ne paie pas son vrai coût.
- Créer des trains rapides nord sud pour accueillir les marchandises, **mais aussi des trains voiture + voyageurs** et inciter par mesures fiscales ou réglementaires les utilisateurs à les prendre pour traverser la France. Ces mesures permettraient d'absorber une grande partie du trafic nord Europe vers la péninsule Ibérique, aussi bien tourisme que marchandises.
- Développer les TER pour inciter les déplacements professionnels vers les agglomérations (Lyon, Valence, site de Pierrelatte...) à se faire en train plutôt qu'en voiture. Ces mesures

doivent-être complétées par des formules d'abonnement train + bus ou équivalent, sans omettre les infrastructures d'accueil tel que des parkings.

- Il est impératif de recréer une desserte voyageur sur la rive droite du Rhône avec des parc relais dans les gares et un cadencement incitatif. Le tout associé avec des abonnements commun train + transports en commun urbains.
- La rive gauche du Rhône doit-être mieux cadencée, avec des parcs relais plus nombreux.
- Créer des lieux d'échange pour le combiné en dehors des grandes zones urbaines. A titre d'exemple il serait, comme certains le demandent, stupide de déplacer la gare d'Aiton sur Vénissieux sous prétexte d'allonger les distances sur rails alors que Vénissieux est inadapté et saturé sur le plan routier. Par contre de telles gares auraient leur justification en amont et en aval de l'agglomération Lyonnaise et répondraient à la demande d'allongement des parcours effectués par les camions embarqués sur les trains.

CONCLUSION :

Une fois de plus ce débat, tel que présenté, essaie de nous faire croire que la multiplication des infrastructures routières est la seule solution pour faire face à une croissance inéluctable du trafic routier. Non et non, il y a d'autres solutions, mais elles demandent un certain courage politique pour engager une véritable politique des transports qui s'inscrive dans un développement durable. Ce débat, qui a le mérite d'exister, ne doit pas raisonner à 20 ans, mais à 40 ou 50 ans. Il faut pour le fret ferroviaire des ambitions comparables à celles que l'on a eu il y a près de 40 ans pour le TGV. L'axe du VRAL même si il est un lieu de passage historique, cela ne peut justifier une absence de maîtrise de la demande et une multiplication jusqu'à saturation territoriale des infrastructures.