

Débat Public sur la **Politique des Transports**  
dans la **Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien**

Association PARFER  
(**P**our une **A**lternative **R**aisonnable **F**erroviaire –  
les **É**lus **R**iverains)

Des élus rassemblés, sans aucune préoccupation partisane, pour une prise en compte des attentes des riverains et une réelle concertation dans la définition des grands projets d'infrastructure à l'échelle rhodanienne.

CONTACT :  
Nicolas VARIGNY  
Gestionnaire  
Mairie de Chaponnay  
69 970 CHAPONNAY

Tél : 04 78 96 44 29  
Fax : 04 78 96 08 51  
[contact@parfer.org](mailto:contact@parfer.org)  
<http://www.parfer.org>

Juillet 2006

# Débat Public sur la politique des Transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien

## Contribution de l'association PARFER

### Introduction

Depuis 2002 et la clôture du débat public sur le projet de Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, l'association PARFER (**P**our une **A**lternative **R**aisonnable **F**erroviaire – les **É**lus **R**iverains) mène une politique de sensibilisation auprès des services publics sur la saturation des infrastructures routières et ferroviaires au sein du nœud lyonnais et pour une meilleure prise en compte des intérêts des populations riveraines des grands projets d'infrastructure.

Notre association qui regroupe des élus de toutes tendances politiques et de toutes origines électives, se fait fort de ne pas céder aux discours partisans, et s'inscrit pleinement dans une démarche constructive à vocation citoyenne.

La légitimité de notre association est due au fait que les communes (environ 40) et les EPCI qui la composent ont tous adhéré par délibération de leur Conseil Municipal ou Communautaire, et que nos membres composent les communes du Grand Est Lyonnais, de Jonage au Nord jusqu'à Jardin au Sud.

L'association PARFER soutient donc à ce titre les projets réalistes de report modal de transport de marchandises de la route vers le fer ou le fluvial.

Seulement, nous ne pouvons accepter que la création de nouvelles infrastructures ou l'accroissement de capacité d'autres se fassent sans concertation, en amont, avec les élus locaux (émanation des riverains) et au mépris des préoccupations environnementales et sociétales des populations vivant à proximité de ces futurs axes de transport.

De ce constat, notre association d'élus a décidé d'être partie prenante du projet de Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise afin de faire entendre la voix des élus locaux au sein du Comité de Pilotage auquel M. le Préfet nous a conviés et ainsi pouvoir peser sur les orientations du débat.

Notre représentativité reconnue par les services de l'État et M. le Ministre des Transports valorise la position constructive que nous avons toujours défendue, refusant ainsi une démarche de blocage partisane locale "Pas dans mon jardin" ("Not in my backyard") en œuvrant pour un réel contournement à l'échelle nationale voire européenne avec des caractéristiques à long terme.

## Contribution au Débat

Le Débat Public qui s'est ouvert le 27 mars dernier à Avignon, à la demande conjointe du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministère de l'écologie et du développement durable, nous permettra donc de nous exprimer sur une vision globale de la politique des transports à l'échelle de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

La Commission Paritaire du Débat Public a souhaité articuler les contributions autour de 3 questions :

- Quelle est notre perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien ?
- Quelles orientations souhaitons-nous voir prendre par l'État, dans le respect des 3 piliers du développement durable, afin de remédier à cet état de fait ?
- Comment acceptons-nous les mesures proposées par l'État ?

Humblement, nous ne nous permettrons de ne donner notre avis que sur les domaines où l'association dispose d'une certaine reconnaissance et compétence.

Nous demandons donc à M. Philippe MARZOLF, son président et aux membres de la Commission Particulière du Débat Public de bien vouloir nous excuser de ne traiter que partiellement le sujet.

En préambule au débat, il est affirmé que les projets d'infrastructures annoncés ou confirmés par le CIADT seront **TOUS** réalisés à l'horizon 2020-2025, objectif réaffirmé et même élargi par M. Blanchet à de nombreuses reprises en réunions publiques en ce qui concerne tous les projets d'infrastructures en Région Lyonnaise.

Sur ce point, si nous comprenons les grands principes qui poussent à leur réalisation, nous tenons à faire part de notre plus grand scepticisme quant à leur finalisation et à leur localisation. En effet, alors que l'on ne connaît pas leur implantation précise, il est *intéressant* de pouvoir produire des données de prévision de saturation sur ces infrastructures dont ladite implantation peut varier par exemple pour la partie Sud du CFFAL, entre Saint Fons et Saint Rambert d'Albon.

**1<sup>ère</sup> question** : "Perception du système actuel et futur de transports"

La Vallée du Rhône, depuis toujours axe de communication, de part l'importance des voies fluviales dans l'histoire du développement des axes de déplacements, a subi en quelques temps une profonde mutation.

Le développement de la voie ferrée, puis du tout routier a profondément modifié la nature des échanges.

L'essor économique connu par la vallée du Rhône au cours des siècles, grâce à cette situation géographique favorable a reposé sur le transport comme trait d'union entre cités favorisant ainsi les échanges commerciaux, des différents "pôles de compétence".

L'essor du fer a progressivement transformé la nature des déplacements dans le couloir rhodanien.

De simples échanges commerciaux jusqu'alors, l'amorce des déplacements loisirs a commencé à se faire sentir.

L'explosion du mode routier avec la création d'autoroutes a bouleversé le visage du couloir rhodanien, devenant l'axe de transit entre l'Europe du Sud et celle du Nord et de l'Est, conduisant par la suite à la saturation des infrastructures de transport et ainsi à l'utilité de ce débat public.

Le fonctionnement actuel du système de transports, problématique en termes de dépendance au tout routier et aux énergies fossiles, fort contributeur aux taux élevés de pollution atmosphérique et donc aux problèmes de santé en découlant, est donc voué à disparaître dans l'avenir, faute de progrès technologiques et de volontarisme politique.

En tout état de cause, un développement soit au fil de l'eau, soit axé sur la création d'une nouvelle infrastructure routière, ne répondrait pas à nos yeux aux exigences environnementales et de développement durable à mettre en œuvre pour notre vallée.

**2<sup>ème</sup> question :** "Orientations étatiques pour contrer la saturation des transports dans le respect du développement durable"

La démarche qui nous rassemble au sein de l'association vise à donner la parole aux populations, et donc à nous, leurs représentants, pour s'exprimer sur les grands projets d'infrastructure et la vision qu'ils ont du développement de leur territoire.

Les trois piliers du développement durable : social, économique et environnemental peuvent se rejoindre à notre sens, autour du thème, "l'Homme et son territoire : comment les individus peuvent-ils vivre en harmonie dans le territoire qui les entoure ? (travail, loisirs et habitat)"

De ce fait, l'État doit dans le respect de la Charte sur l'Environnement inscrite à la Constitution Française, du protocole de Kyoto et de divers engagements nationaux mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire respectueuse des grands principes environnementaux mais aussi permettant à l'Homme de choisir son mode de vie.

Le colloque organisé par le cabinet Sémaphores à Lyon, le 16 mars 2006 a révélé grâce à de multiples exemples d'aménagement du territoire, que peu importe les projections et les volontés guidant ces grands projets, l'individu au final ne répondait que très rarement à ces modèles et déductions logiques.

Ainsi, les choix d'aménagement à définir à la suite de ce débat ne devront pas uniquement tenir compte de modèles dictés par des statistiques ou des schémas de développement, mais bien prendre en compte les attentes des individus : utilisateurs de l'espace.

Nous attendons donc de l'État, un volontarisme politique menant à un réel changement dans la politique des transports, trop axée sur le mode routier au détriment du ferroviaire et du fluvial, que ce soit en termes de transports de transit nationaux et internationaux mais également de desserte régionale (exemple du projet REAL).

**3<sup>ème</sup> question :** "Mesures proposées par l'État"

Notre association prend acte des propositions réalisées par l'État dans le document et reprises dans le tableau de synthèse.

Nous souhaitons juste apporter un bémol quant à l'augmentation de la longueur des trains transportant du fret et des tracés ou projets proches de zones urbanisées ou urbanisables, notamment en ce qui concerne les trains de marchandises dangereuses, qui mériteraient déjà à notre sens une réglementation spécifique, type SEVESO.

La libéralisation et l'ouverture du Fret à la concurrence amèneront sur les rails de nouveaux opérateurs étrangers ou non, qui même s'ils devront recevoir l'agrément de l'Agence de Sécurité Ferroviaire, ne disposeront pas du même niveau de sécurité et d'expertise que la SNCF. De ce fait, le risque induit par les trains de Fret sera accru, et allonger les convois de 750 mètres à 900 voire 1000 mètres représente une augmentation du danger que l'association ne peut défendre, tout comme l'emprunt de tracé impactant des zones d'habitations ou tendant à le devenir de par leurs spécificités géographiques, industrielles ou technologiques.

Outre ce point, nous tenons à faire valoir pour chaque famille de mesures notre position :

▪ **La régulation de l'existant**

- Essor du transport fluvial et ferroviaire
- Paiement du trafic routier à son "juste prix" (coûts indirects payés par la collectivité)
- Régulation du transport routier par des mesures visant à fluidifier le trafic (limitations de vitesse, interdiction de dépasser, voie réservée), à diminuer le trafic (incitation à massifier les transports)
- Renforcement des systèmes de régulation du trafic sur les autoroutes pour les automobilistes (baisse passagère des limitations de vitesse)

▪ **Le développement des modes de transport fluvial, maritime et ferroviaire**

- Incitation très forte au développement du ferroutage
- Développement de l'intermodalité fluvial/fer avec des ports multimodaux comme le port de Salaise sur Saône ou le port Édouard Herriot
- Développer le transport fluvial de passagers dans Lyon intra muros (taxi boat)
- Développer des parkings relais à proximité des embarcadères en périphérie de Lyon
- Renforcer le cadencement ferroviaire passager pour obtenir une offre TC équivalente à l'offre TP (TER)
- Réfléchir à une meilleure organisation des plateformes multimodales
  - grandes plateformes en périphérie puis multiplication de petits entrepôts ;
  - dissémination de plateformes de taille moyenne ou
  - plateformes importantes localisées à proximité du fleuve pour permettre approvisionnement en masse et dissémination personnalisée par modes doux

▪ **Le développement des infrastructures routières**

- Mettre en place un réel contournement autoroutier de Lyon et rendre la Rocade des Villages à son utilisation première (fin de son utilisation comme Contournement Est Autoroutier)
- Penser les nouvelles infrastructures avec une vision à LT (explosion des coûts du transport, nouvelle problématique de déplacements et nouveaux modes de déplacement) donc non axées uniquement sur l'automobile

▪ **Le progrès technologique soutenu**

- Progrès technologique dans le cadre du transport ferroviaire (puissance accrue des locomotives, renforcement de la sécurité permettant l'accroissement de la sécurité des convois ...)
- Progrès technologique dans le cadre des équipements (type ERTMS) permettant de réduire les distances de sécurité entre les convois et donc d'augmenter le nombre de sillons

- **La maîtrise de la mobilité routière**

- Aucune contribution, hors du champ de compétences de l'association

- **Les modifications des comportements**

- Priorité aux transports collectifs en ville (augmentation du cadencement TC) ou modes doux (Vélo' V, pédibus ...) et de nouvelles formes à développer, par exemple un compromis entre TC et VL.

Cette dernière pourrait s'apparenter à une forme d'auto partage comme à la Rochelle avec le programme Liselec créé en 1999 en l'adaptant avec des véhicules plus petits, type "SMART". Le suivi des véhicules s'effectuerait par une liaison GPS ou Magellan, avec un diagnostic technique du véhicule à chaque connexion au système de location. La flotte devra être ambitieuse dès le lancement pour permettre un remplacement de l'activité VL personnel et répondre parfaitement aux demandes d'une population active urbaine.

- Aménagement du territoire / Logistique :

Réfléchir à un modèle d'implantation des plateformes logistiques plus en adéquation avec des objectifs volontaristes en matière de consommation de transports

- Urbanisme :

- Penser l'urbanisme dans une nouvelle perspective de réduction de la consommation d'espaces et de déplacements individuels
- Prévoir des modes de transport en fonction de nouvelles centralités dans le cadre d'un développement multipolaire et basé sur un concept de polycentrisme répondant à la majorité des attentes des citoyens
- Revoir les notions d'échelle (proximité, intermédiaire "bassin de vie" et métropolitaine) et adapter les modes de transport aux services à trouver dans chaque échelle de vie.

- "consommation" :

- privilégier les consommations locales et régionales ainsi que leur saisonnalité
- mettre fin à la politique de satisfaction personnelle instantanée (prévoir les achats et revoir les modes de livraison de proximité)