

I - RÉFLEXIONS INTRODUCTIVES :

1. A Lyon, nous ne parlons pas uniquement de la Vallée du Rhône mais de l'axe Rhône Saône qui est un passage naturel quasiment rectiligne de plus de 300 km de long entre Beaune et Orange, avec des trafics routiers qui sont très importants sur cet axe aussi bien au Nord de Lyon qu'au Sud de Lyon.

2. Le secteur du transport est en France celui qui a eu au cours des dernières décennies la progression la plus rapide en terme d'émission de gaz à effet de serre (+ 23 % d'émission en tonnes/équivalent CO2 entre 1990 et 2002) et la progression la plus importante en matière de consommation de pétrole.

Dans ce contexte, il y a distorsion entre d'une part les dangers majeurs concernant le changement climatique et l'épuisement des ressources en pétrole conventionnel (sur lesquels les exposés du 19 avril 2006 à Lyon ont été particulièrement instructifs) et d'autre part les mesures principalement autoroutières prévues lors du CIADT de décembre 2003.

3. S'il faut donc se féliciter du présent débat qui permet à tous de s'exprimer, il conviendra de ne pas en rester à des échanges très académiques et à considérer les stipulations du CIADT comme intangibles.

L'enjeu nécessite en effet des mesures extrêmement vigoureuses et ambitieuses pour réagir contre la fuite autoroutière dans laquelle nous nous sommes installés individuellement et collectivement au cours de ces dernières décennies, et accélérer le lancement et la mise en place d'infrastructures ferroviaires et fluviales susceptibles d'offrir une alternative efficace à la route.

4. La contribution de notre Association lors du débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de l'agglomération lyonnaise, publiée en janvier 2002 sous la forme du cahier d'acteur N° 10, garde tout son intérêt aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle notre Association l'a produite à la Commission particulière VRAL pour qu'elle soit intégrée dans les pièces du débat actuel.

5. Afin de nous permettre d'étayer la contribution que nous souhaitons produire au débat actuel, vous trouverez ci-après des questions classées dans 13 rubriques :

- 8 rubriques de questions à dominante technique ou politique (11 à 18)

- 5 rubriques de questions à dominante financière (21 à 25)

II - QUESTIONS SUR LESQUELLES NOTRE ASSOCIATION SOUHAITE AVOIR DES COMPLÉMENTS D'INFORMATION POUR PRÉPARER SA CONTRIBUTION AU DÉBAT ACTUEL

11. CONTOURNEMENT FERROVIAIRE FRET DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.

Nous écrivions dans notre contribution de janvier 2002 que ce devait être la priorité des priorités, compte tenu de la saturation croissante du nœud ferroviaire lyonnais. Ce contournement est de plus en plus urgent pour les transports de moyenne et longue distance, surtout avec la montée en puissance, dont il faut se féliciter, des trains express régionaux de l'étoile ferroviaire lyonnaise. Cette montée en puissance engendre en effet des besoins nouveaux en sillons pour les transports de voyageurs, notamment sur l'axe Mâcon - Villefranche - Gare de Vaise - Gare de Perrache - Vienne - Valence (projet REAL) et sur les axes Lyon-St Etienne, Lyon-Grenoble, Lyon- Ambérieu, Lyon-Bourg, Lyon-Roanne. Ces besoins sont considérés comme prioritaires par rapport au fret.

Quatre ans après, le tracé du tronçon Nord, entre Ambérieu et Grenay, vient juste d'être retenu parmi 4 itinéraires possibles, mais le choix n'est pas encore arrêté pour le tronçon Sud.

Quels sont les avantages et les inconvénients des diverses options possibles pour le tronçon Sud ? et leur degré de faisabilité technique, environnementale, financière ?

- options le long de la LGV Lyon-Valence, et raccordement à la vallée du Rhône soit dans le secteur de St Rambert d'Albon soit dans celui de St Vallier ?

- options, partiellement le long d'infrastructures routières contournant l'agglomération lyonnaise, et raccordement à la hauteur, soit de Chasse, soit de Vienne ?

De quelles estimations dispose-t-on pour déterminer la part potentielle du trafic fret Nord Sud qui n'a pas à s'arrêter dans l'agglomération lyonnaise et la part qui doit nécessairement passer par le centre de triage de Sibelin ou les gares de fret de Lyon Guillotière et de Vénissieux ?

12. CONSTRUCTION D'UNE LGV MIXTE FRET/VOYAGEURS ENTRE LA VALLÉE DU RHÔNE ET PERPIGNAN;

Ce tronçon sera un maillon indispensable du réseau à grande vitesse sur l'axe Lisbonne-Budapest par Chambéry et Turin, ou sur l'axe Espagne-Nord de l'Europe (Paris, Londres, Strasbourg, Berlin etc...). Il se situe dans un secteur où la capacité fret est beaucoup plus faible que dans la moyenne vallée du Rhône, en aval de Lyon. Il s'agit d'un véritable goulot d'étranglement pour le fait ferroviaire, ce qui explique la noria des poids lourds qui circule sur l'Arc Languedocien.

Quels sont les estimations des trafics potentiels, tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que le fret, auxquels pourrait répondre une infrastructure à grande vitesse dans l'Arc Languedocien ? Quels sont les avantages et les inconvénients des diverses options de tracé possibles, notamment pour le raccordement avec la LGV Lyon-Marseille et pour le contournement de Nîmes et Montpellier ? et leur degré de faisabilité technique, environnementale, financière ?

13. CONSTRUCTION DE LA BRANCHE SUD DE LA LGV RHIN-RHÔNE SUR L'AXE STRASBOURG-LYON.

Le débat public qui a eu lieu au 1er semestre 2000 sur cette infrastructure partait de l'hypothèse qu'elle serait mixte fret/voyageurs. Depuis, si le processus de décision de la construction de la branche Nord a avancé, sur l'axe Strasbourg-Besançon avec prolongement sur Dijon, les informations manquent sur la partie Sud Besançon- Lyon.

Quelles sont les estimations des trafics potentiels, tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que le fret, auxquels la LGV pourrait répondre sur l'axe Besançon-Lyon ? Est-ce l'hypothèse du tracé partant du raccordement à la LGV Strasbourg-Dijon, au Nord de Dôle pour passer à l'Est de Bourg et à Ambérieu, qui est toujours la plus probable ? Quels sont les avantages et les inconvénients des diverses options de tracé possible, notamment pour franchir le Doubs au Sud du raccordement ? et leur degré de faisabilité technique, environnementale, financière ?

14. CONSTRUCTION DE LIAISONS FLUVIALES ENTRE L'AMONT DU BASSIN DE LA SAÔNE ET LE BASSIN DU RHIN

Même si le trafic fluvial est faible par rapport aux trafics ferroviaire et routier, sa progression significative sur la vallée du Rhône ces dernières années est un élément encourageant.

Quelles sont les besoins potentiels auxquels pourrait répondre la résorption du goulot d'étranglement fluvial entre l'amont du Bassin de la Saône et le Bassin du Rhin ?

- dans l'hypothèse d'un canal du Rhône au Rhin à grand gabarit du type de celui qui avait été envisagé il y a une vingtaine d'années et pour lequel des études approfondies avaient été réalisées ?
- dans l'hypothèse de deux canaux à moyen gabarit, l'un remontant la Saône, puis le Doubs pour rejoindre la plaine d'Alsace et l'autre remontant la Saône, pour rejoindre la Moselle en amont de Nancy ?

Quelle est la faisabilité géographique, technique, financière, environnementale des diverses hypothèses ci-dessus ?

Tant avec l'option Doubs-Rhin qu'avec l'option Saône-Moselle, des tracés en tranchée profonde ou en tunnel permettraient-ils de limiter les dénivelés, et donc le nombre d'écluses génératrices de coûts supplémentaires et de ralentissement du trafic ?

15. CONSTRUCTION DE LA LGV MIXTE TRANSALPINE FRET/VOYAGEURS ENTRE LYON ET TURIN, SUR L'AXE PARIS-ROME

Si le principe de cette liaison est acquis, particulièrement pour le fret, son coût élevé est source de difficultés.

Quels sont les besoins potentiels auxquels cette ligne pourrait répondre tant en ce qui concerne le fret que les voyageurs ?

Qu'en est-il, en l'état actuel, du coût prévisionnel de l'investissement ?

Quelles sont les sources de financement prévues (Union européenne, Etat Français, Etat Italien, Régions Rhône-Alpes et Piémont etc..) ? Quels sont les engagements effectivement pris par les uns et les autres ?

16. CONSOMMATIONS DE DIVERS TYPES DE VÉHICULES À VITESSE STABILISÉE SUR PARCOURS PLAT :

Des sondages effectués par notre Association nous indiquent que pour une voiture moyenne avec motorisation diesel les consommations aux 100 km sont respectivement (sur parcours plat et à vitesse stabilisée) :

- à 30 km/h 5,7 l
- à 50 km/h 4,4 l
- à 70 km/h 3,8 l
- à 90 km/h 4,5 l
- à 110 km/h 5,9 l
- à 130 km/h 6,8 l

Quelles sont les résultats des travaux effectués dans ce domaine par les ministères des transports et de l'environnement ?

- pour des véhicules légers essence ?
- pour des véhicules légers diesel ?
- pour des véhicules utilitaires légers ?
- pour des poids lourds ?

17. CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC :

Au cours des dernières décennies, le transport public s'est caractérisé par le pourcentages de jours de grève le plus élevé des grands secteurs de l'économie.

Quelles que soient les raisons de ces grèves, elles jettent un discrédit sur la continuité du service public et lui font du tort, aussi bien pour les transports de voyageurs que pour le fret

Est-il prévu dans le cadre du débat actuel une table ronde sur cette question, à laquelle participeraient associations d'usagers, organisations syndicales, organisations patronales et représentants de l'Etat ?

18. LE TRAFIC DE POIDS LOURDS ETRANGERS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE

Les comptages que l'on peut faire dans la vallée du Rhône mettent en évidence qu'environ un poids lourd sur deux est immatriculé hors de France.

Ce pourcentage est sensiblement moins élevé, mais moins significatif, si l'on raisonne en nombre de trajets, pour la simple raison que les poids lourds étrangers font en moyenne des trajets sensiblement plus longs que les poids lourds immatriculés en France, notamment à cause de ceux qui ne font que traverser la France sans faire de cabotage.

Est-il prévu dans le cadre du débat actuel un échange public sur ce sujet avec M. Jacques Barrot qui fait partie de la Commission européenne et est en charge, sauf erreur de notre part, du secteur transport ?

21. EFFORTS DE FINANCEMENT POUR LA RECHERCHE DE TECHNOLOGIES DE SUBSTITUTION POUR L'APRÈS-PÉTROLE :

Les échéances approchent et les deux premières décennies du XXIème siècle vont être décisives dans ce domaine, tant en ce qui concerne les changements climatiques que la recherche d'énergies de substitution au pétrole.

Quels budgets ont été consacrés depuis le début du siècle, et sont actuellement consacrés annuellement, par les institutions publiques (Etat français, Union européenne) et par les entreprises privées, dans le domaine du transport

- pour les véhicules électriques ou bi-énergie ?
- sur le vecteur hydrogène ?
- sur l'énergie solaire et nucléaire ?

Par combien faudrait-il multiplier ces budgets pour répondre aux enjeux ?

22. ETAT DES LIEUX DES PÉAGES D'AUTOROUTE

Quels sont actuellement les péages pour les diverses catégories de véhicules sur les tronçons Beaune-Entrée de Lyon et Vienne-Perpignan ?

Est-il prévu d'augmenter les péages, particulièrement ceux des poids lourds ?

23. DONNÉES FINANCIÈRES RELATIVES AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES DES AUTOROUTES DE L'AXE SAÔNE-RHÔNE ET DE L'ARC LANGUEDOCIEN

Quelles sont les caractéristiques financières de ces sociétés en ce qui concerne :

- la composition du capital ?
- les comptes de résultat de ces dernières années ?
- la structure de l'actif et du passif du bilan fin 2005 ?
- la part de financement public dans les investissements réalisés ?

24. LA SITUATION FINANCIÈRE DE R.F.F.

Quelles sont les caractéristiques de R.F.F. en ce qui concerne :

- les comptes de résultat de ces dernières années ?
- la structure de l'actif et du passif du bilan fin 2005 ?

L'Etat a-t-il prévu de renoncer à son énorme créance sur R.F.F. ?

Les moyens de R.F.F. vont ils être fortement renforcés ?

25. BUDGET TRANSPORT DE L'ETAT :

Quelle a été la répartition en euros courants du Budget de l'Etat depuis 1990 entre le transport aérien, le transport routier, le transport ferroviaire et le transport fluvial ?