

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

Contribution des syndicats mixtes porteurs des Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les Présidents des syndicats mixtes porteurs des dix Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, considérant :

- ✚ Que le débat sur l'avenir de la vallée du Rhône à l'horizon 2020 – 2025 est un sujet clef pour l'aire métropolitaine lyonnaise et les collectivités en charge des documents d'aménagement de ce territoire qui compte près de 3.000.000 habitants ;
- ✚ Qu'ils se sont engagés, dans le cadre de la démarche inter-Scot, à produire des avis communs sur les sujets majeurs du développement métropolitain ;
- ✚ Que le Président de la commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien a adressé au « Groupe inter-Scot » le 6 juin 2006 un courrier par lequel il rappelle la possibilité « d'exprimer [une] position sous forme de contribution écrite ou de délibération »

S'accordent sur les points qui suivent en les ordonnant selon les vœux de la commission en trois parties : perception du système actuel d'une part, propositions et orientations pour l'avenir en second lieu, avis sur l'acceptabilité des mesures soumises au débat public enfin.

1. Perception du système de transport actuel en vallée du Rhône

Les présidents des Scot considèrent que le système de transport en vigueur dans la vallée du Rhône est non durable :

- ✚ Les réflexions sur l'évolution du système de transport ne prennent pas suffisamment en compte les axes de transport routiers nord / sud alternatifs au couloir rhodanien (itinéraires de délestage par A71 / A75 à travers le Massif central – par RN 70 / A72 / RN 88 via la plaine du Forez – par A 42 / A48 par Grenoble : voir carte).
- ✚ Les logiques d'aménagement ont conduit à une surconcentration des trafics dans la vallée



Les itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône

- ✚ Ces logiques ont consisté à répondre à une demande croissante de transports routiers par un accroissement de l'offre, dans une logique de « fuite en avant » ; l'idée de deux voies supplémentaires par sens est à ce titre une solution non durable ;
- ✚ Ces logiques font aujourd'hui converger sur l'aire métropolitaine Lyon / Saint-Etienne un niveau de trafic difficilement gérable et imposent de nouvelles infrastructures de contournement ;
- ✚ Le système de transport actuel ne prend pas assez en compte les modes de transport alternatifs à la route : la voie fluviale permettrait de multiplier par quatre ses capacités de transport sans investissements lourds ; les transports collectifs au niveau des agglomérations de l'axe pourraient capter une part plus importante des flux locaux ; l'utilisation plus forte du mode ferroviaire est possible dans le cadre des infrastructures existantes.

2. Les orientations souhaitables

Les présidents des syndicats mixtes porteurs de Scot considèrent qu'un certain nombre d'orientations sont souhaitables :

- ✚ Privilégier à court et moyen terme l'optimisation des infrastructures de transport existantes.
Pour des coûts raisonnables, il est possible de réaliser des gains de capacité allant jusqu'à 15% :
 - Les infrastructures existantes sur le corridor autoroutier actuel peuvent être équipées de dispositifs d'exploitation permettant d'améliorer niveau de service et sécurité : la régulation des vitesses en section courante autoroutière permet d'accroître le débit, la régulation des accès en « goutte à goutte » permet l'amélioration de la fluidité.
 - Pour le mode ferroviaire, les leviers d'action, à infrastructure constante, sont nombreux : amélioration de la capacité du matériel roulant, optimisation des sillons, cadencement de l'offre.
- ✚ Contribuer à une meilleure maîtrise de la mobilité, notamment grâce au levier tarifaire :
 - L'incitation tarifaire est un levier important pour agir sur les comportements : elle peut permettre de mieux répartir la demande sur les différents modes, moyennant une mise en cohérence des tarifications pratiquées (fer / route notamment).
 - Il faut tendre à faire payer à l'usager le vrai coût des transports par la mise en place de mesures tarifaires et fiscales propres à dissuader les transports routiers non essentiels et à inciter au report modal sur les modes de transport plus économes des ressources, des énergies, de la santé.
 - Des péages modulables pourraient permettre de répartir les trafics routiers dans le temps (écrêter les pointes de trafic), et de pénaliser l'usage « solo » de la voiture au profit du covoiturage (à condition de ne pas automatiser les barrières de péage)
- ✚ Développer des systèmes de transport durables et complémentaires.
Afin d'éviter les phénomènes d'induction de trafic supplémentaire, ne pas répondre systématiquement à l'augmentation du trafic routier par une augmentation de la capacité routière, mais proposer en parallèle des alternatives réellement attractives, tant pour le transport de voyageurs que pour le fret :
 - Pour les transports inter-cités, la mise en place de liaisons cadencées à grande vitesse (LGV) utilisant la technologie TGV pourrait permettre de répondre à un besoin intermédiaire de déplacement rapide entre villes moyennes (Lyon / Vienne /Valence par exemple)

- En terme de capacité de fret, la vallée du Rhône et l'arc languedocien présente un fort potentiel de développement futur du transport combiné, qui devra être préservé grâce à la réalisation du contournement de Nîmes - Montpellier et l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais . Ce dernier point nécessite la réalisation concomitante du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dans ses composantes nord et sud, avec un tracé proches des infrastructures existantes pour limiter son impact sur les territoires traversés
- Assurer une connexion satisfaisante des gares TGV excentrées par rapport au centre-villes : la gare TGV de Saint-Exupéry a vocation à ce égard, pour jouer pleinement son rôle, à devenir la deuxième gare de l'aire métropolitaine après celle de La Part Dieu et pourrait s'intégrer dans un maillage ferroviaire local de type RER.
- Pour la réponse à la demande routière, privilégier des scénarios d'aménagement des routes nationales existantes, parallèles à l'autoroute actuelle, plutôt que des solutions d'élargissement de l'autoroute, plus coûteuses et à fort impact environnemental. L'aménagement de ces RN destinées à accueillir du trafic local et de moyenne distance, pourrait inclure les contournements d'agglomération (RN 86 à Givors, RN7 à Vienne).
- Mise en place d'un système portuaire efficace et hiérarchisé apte à capter et organiser les flux logistiques moyenne et longue distances (sur le territoire : Port de Lyon Edouard Herriot / sites de Loire-sur-Rhône et de Salaise-sur-Sane / port de Villefranche-sur-Saône / etc.) entre l'arc méditerranéen et le nord de l'Europe
- Passer de l'image d'une vallée « couloir de transit » à une vallée « lieu de vie » en développant les mesures propres à restaurer le fleuve, ses abords, les paysages environnants > redonner de l'attractivité au territoire



Faire de la vallée du Rhône un lieu de vie et un territoire attractif

3. L'acceptabilité des mesures proposées par l'Etat

L'Etat a soumis au débat public 6 familles de mesures ...

- 1 : La régulation de l'existant
- 2 : Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime
- 3 : Le développement des infrastructures routières
- 4 : Le progrès technologique soutenu
- 5 : La maîtrise de la mobilité routière
- 6 : Les modifications des comportements

... regroupant au total une quarantaine de mesures.

Les Présidents des Scot sont d'avis que l'acceptabilité de ces mesures est à mettre en lien avec le contexte social, l'efficacité des modes alternatifs (coûts / tarifs / performance) par rapport à la route, et l'évolution du marché de l'énergie. Dans ce cadre, ils souhaitent attirer l'attention de l'Etat sur trois éléments fondamentaux :

- ⚡ Concernant les mesures de régulation du trafic, la plupart sont acceptables par le plus grand nombre car les populations ont désormais bien intégré la nouvelle donne du développement durable et les exigences qu'elle induit ; ces mesures peuvent être mise en œuvre sans délai (avant 2010), et ce d'autant qu'elles sont d'un faible coût collectif.
- ⚡ Concernant les mesures de développement de l'offre de transport, face à la nécessité de rééquilibrer l'usage des infrastructures routières et celui des autres modes de transport, il apparaît primordial d'agir sur les facteurs économiques (coûts ; tarifs ; performance). A cet égard, il est important d'offrir aux usagers du réseau ferroviaire une offre compétitive tant au plan du coût que de la fiabilité ou encore de la rapidité.
- ⚡ Concernant l'évolution des marchés de l'énergie, le contexte annoncé d'une énergie plus chère et d'augmentation des prix du pétrole en raison de la raréfaction des sources d'énergie fossile, va rendre progressivement possible la responsabilisation des voyageurs sur leurs choix de déplacements. A condition de proposer des alternatives avantageuses (en temps, en coût), il peut devenir possible de contraindre certaines pratiques actuelles et faire changer les habitudes. Exemples : 80% des usagers ayant subi une limitation de vitesse sur l'A7 affirment finalement y avoir trouvé un intérêt. Autre exemple : la hausse récente du trafic TER en Rhône-Alpes pour les migrations domicile-travail.

Gérard Collomb
Président
Syndicat mixte d'études et programmation
de l'agglomération lyonnaise

Michel Thiollière
Président
Syndicat mixte Sud Loire

Adolphe Molina
Président
Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en
Dauphiné

Daniel Vitte
Président
Syndicat mixte du Nord-Isère

Bernard Lobietti
Président
Syndicat mixte Bugey – Côtière – Plaine
de l'Ain

Jacqueline Fournet
Présidente
Syndicat mixte Val de Saône – Dombes

Georges Marguin
Président
Syndicat mixte Dombes

Michel Oziol
Président
Syndicat mixte de l'Ouest lyonnais

Bruno Charvet
Président
Syndicat mixte du Beaujolais

Patrick Gagnaire
Président
Syndicat mixte des Rives du Rhône