

**DEBAT VALLEE DU RHONE ET ARC
LANGUEDOCIEN**

CONTRIBUTION DU SEPAL

Juillet 2006

AVERTISSEMENT

La contribution du Sepal reflète l'état actuel des réflexions des ateliers et des commissions qui travaillent depuis 1 an à l'élaboration du Scot.

Elle anticipe, sans préjuger de leur formulation exacte, sur les orientations définitives qui seront formalisées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui devrait être validé par la Comité Syndical à l'horizon de début 2007.

Le Syndicat Mixte en charge de l'élaboration du Scot de l'agglomération lyonnaise souscrit à l'analyse opérée dans le dossier du débat sur les caractéristiques des territoires concernés par le débat et sur le fait que le territoire de l'agglomération lyonnaise est à la fois :

- Un territoire dynamique (l'agglomération envisage d'accueillir 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 au sein d'une aire métropolitaine qui en accueillerait 300 000 et dépasserait les 3 millions d'habitants)
- Un territoire fortement humanisé et urbanisé pour lequel il considère que l'attractivité résidentielle, c'est-à-dire la qualité de vie offerte à ses habitants, le respect de l'environnement constitueront une composante majeure de son attractivité économique, au-delà de sa seule accessibilité autoroutière,

Donc, un territoire qui doit être considéré comme un lieu de vie à respecter, avant d'être regardé comme un lieu de passage à traverser ou à contourner.

⇒ Concernant le transport de marchandises :

Le Sepal considère que la logistique fait partie intégrante d'une économie industrielle fondée sur des flux non immatériels de marchandises. Elle est par ailleurs indispensable à l'alimentation d'une agglomération de 1.3 millions d'habitants et d'une aire métropolitaine de près de 3 millions d'habitants.

Parallèlement, elle génère aujourd'hui des flux, essentiellement routiers, incompatibles avec la qualité de vie attendue par les habitants et avec le respect des orientations environnementales affichées par le Scot en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce cadre, le Scot de l'agglomération lyonnaise se montre favorable à une politique de maîtrise de l'accueil de la logistique au niveau de l'aire métropolitaine fondée sur un ciblage des activités logistiques pour répondre aux besoins des entreprises et du marché de consommation.

Parallèlement et complémentairement, le Scot fait le choix de privilégier désormais les autres modes (à savoir le fluvial et le ferroviaire) pour le transport des marchandises notamment en conditionnant la réalisation de nouvelles zones dédiées à la logistique à l'exigence d'une desserte bimodale et en soutenant les projets de création des plateformes multimodales (route/fer) dont l'aire métropolitaine a besoin.

⇒ Concernant l'échelle du débat :

Le Sepal considère qu'on ne peut pas dissocier la politique des transports au sud de Lyon, de la politique des transports au nord de Lyon sur un axe Rhône/Saône qui est un vecteur majeur de flux entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Il souhaite que les choix soient opérés à cette échelle et surtout qu'ils ne soient pas opérés selon la seule logique de la demande solvable qui conduirait inéluctablement à massifier les flux dans la vallée et à « élargir les tuyaux » mais en intégrant davantage la qualité de vie urbaine, l'aménagement équilibré du territoire national, le respect de l'environnement dans les critères de choix des politiques à conduire et des investissements à réaliser.

⇒ Concernant les solutions proposées :

Le Sepal émet les appréciations suivantes :

① la régulation de l'existant :

Le SEPAL considère que c'est une mesure particulièrement intéressante parce qu'elle permet d'absorber un trafic plus important sans dégrader le bilan environnemental tout en nécessitant peu d'investissements et en favorisant le report modal.

② le développement des modes de transport ferroviaire et fluvial

Concernant le ferroviaire, le Sepal soutient le projet d'un grand contournement ferroviaire de l'agglomération se prolongeant au Sud de l'A43, le long de la ligne de TGV Méditerranée, afin de ne pas multiplier les coupures dans l'espace métropolitain. Au-delà, il souhaite travailler dans le cadre de la Région Urbaine de Lyon et de l'Interscot, en collaboration avec l'Etat, à la localisation au droit de l'agglomération lyonnaise des plateformes de transfert modal (chantier de transport combiné/chantier de ferroutage) dont l'aire métropolitaine a besoin pour inscrire son développement économique dans une perspective de report modal et dans une politique européenne durable de développement du fret ferroviaire.

Concernant le fluvial, le Scot s'inscrit résolument dans la perspective du développement du transport fluvial, peu nuisant et très efficace en matière énergétique. Il prend en compte l'hypothèse de la réalisation à terme d'une voie navigable européenne Saône Moselle au-delà de Pagny. Pour contribuer au report modal en faveur du fluvial, il travaille, dans le cadre du Plan Rhône, en collaboration avec l'Etat à l'élaboration d'un Schéma Portuaire pour la Région Urbaine de Lyon autour du Port Edouard Herriot.

③ le développement des infrastructures routières

Le Sepal n'est pas favorable à l'augmentation des capacités autoroutières de A7 et de A9 au sud de Lyon. Il soutient la réalisation d'itinéraires alternatifs depuis la Bourgogne à l'est via A39/A48/A51 vers les Alpes et l'Italie, à l'ouest via la RCEA/A72/A75 vers l'Auvergne et l'Espagne.

Il considère que l'économie d'investissement réalisée devrait permettre d'accélérer la réalisation intégrale du contournement ferroviaire de l'agglomération. Parallèlement, cette nouvelle donne pourrait conduire à reconsidérer les fonctions et les conditions de réalisation du contournement autoroutier dont l'agglomération a besoin.

④ la maîtrise de la mobilité routière

Elle constitue manifestement un levier d'action encore insuffisamment exploité.

Le Sepal pour sa part souhaite contribuer à cette maîtrise de la mobilité routière :

- en fondant sa politique de déplacements d'agglomération sur une sélectivité des investissements routiers et une priorité clairement affichée à la constitution d'un RER lyonnais
- en décidant de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois notamment tertiaires dans les secteurs situés à proximité des points d'accès à ce réseau lourd d'agglomération.