

Le Président

Direction générale des Services

contact : François DUVAL – Directeur Général Adjoint des Services
Tél. 04 77 49 74 65
Fax : 04 77 49 21 40
e.mail : f.duval@agglo-st-etienne.fr

Saint-Etienne, le

10 JUL. 2006

Monsieur Philippe Marzolf
Président de la commission particulière du
débat public
vallée du Rhône – arc languedocien

Commission Nationale du Débat Public
26 boulevard Saint-Roch
84 000 AVIGNON

RECU le

31 JUL. 2006

36

Monsieur le Président,

Je vous remercie de m'avoir invité à intervenir à l'occasion du débat public sur les perspectives de gestion du transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui s'est tenu à Saint-Etienne le 6 juillet dernier. Convaincu de l'intérêt de l'échange entre les acteurs socio-économiques et les pouvoirs publics sur toutes ces questions d'infrastructure, j'ai été heureux de répondre à votre invitation, ayant tout particulièrement apprécié le travail objectif et ouvert que la commission nationale du débat public a mené lors du débat qui s'est tenu en 2000 sur la question des contournements routiers et ferroviaires de Lyon.

Bien que l'agglomération stéphanoise ne soit située ni dans la vallée du Rhône, ni sur l'arc languedocien, elle est cependant totalement concernée par le maintien du niveau de service de ces grands corridors de transport qui, s'il venait à se dégrader, mettrait en cause son développement économique. La région de Saint-Etienne est une grande région économique, dotée d'un appareil industriel important. Nos entreprises ont besoin, aujourd'hui et demain, dans un contexte toujours plus concurrentiel, d'infrastructures de transports performantes.

Le maintien du niveau de performance des grandes infrastructures vous amène à vous interroger, dans le cadre de votre débat, sur l'opportunité de l'augmentation de capacité de l'itinéraire vallée du Rhône - arc languedocien. Cette question, au regard de l'évolution probable de la demande de déplacement, a évidemment du sens. La commission nationale du débat public, du reste, pose cette question en des termes à la fois précis, puisque le dossier établi par la commission s'appuie sur des bases techniques très rigoureuses, mais également ouverts. Vous évoquez, et vous avez raison en cela, les alternatives à la route que constituent le chemin de fer et la voie d'eau.

Il est essentiel de faire porter la réflexion sur ces modes de transports alternatifs. En la matière, l'ouverture à de nouveaux opérateurs, permettant à l'échelle européenne, de créer des conditions plus ouvertes, plus souples et plus concurrentielles nous permet d'espérer des réponses plus crédibles.

Une meilleure intermodalité, portée par un système plus concurrentiel et plus compétitif apportera un "plus" essentiel. Mais elle ne sera sans doute pas suffisante.

4

Il faudra, peut-être alors envisager la réservation de nouvelles infrastructures routières. Mais cela ne peut constituer la seule réponse. Il convient donc de s'intéresser, aussi et peut-être même d'abord, à l'amélioration de l'exploitation du réseau d'infrastructures, routières en particulier, dont nous disposons aujourd'hui ou que nous pouvons mobiliser à court terme.

Je pense, en effet, qu'il ne faut pas polariser le débat sur ces seuls couloirs de déplacement que sont la vallée du Rhône et l'arc Languedoc. Il faut sortir de cette logique exclusive d'itinéraire nord sud pour explorer les potentialités que constituent les liaisons est-ouest qui permettent de mailler ce réseau nord sud.

A ce titre, le réseau d'infrastructure autoroutière qui doit, à terme, desservir la région de Saint-Etienne, va contribuer à l'amélioration du fonctionnement du système de transport du quart sud-est de la France. L'autoroute A45, et en prolongement le contournement ouest de Saint-Etienne, puis la RN 88 en direction du Puy et enfin l'A75 constituent une offre routière alternative aux autoroutes A7 et A9 pour gagner depuis le nord, la région Languedoc et les Pyrénées.

La mise en œuvre du contournement ouest de Lyon, de l'A45 et du contournement ouest de Saint-Etienne, l'aménagement à deux fois deux voies de la RN88 en direction de Toulouse peuvent avancer rapidement, pourvu que l'Etat, et sans doute les collectivités territoriales, s'en donnent les moyens. Les différentes études que vous avez conduites sur la vallée du Rhône et l'arc Languedoc mettent en évidence le risque de saturation de ces couloirs de déplacements dont le bon fonctionnement est indispensable à l'économie européenne. C'est une raison supplémentaire pour activer la réalisation de ces diagonales Saint-Etienne – Languedoc, Saint-Etienne – Midi Pyrénées.

Tout ceci justifie d'aller très vite sur la réalisation du nouveau maillon autoroutier entre Lyon et Saint-Etienne. L'avant projet de l'autoroute A45 a fait l'objet d'une décision d'approbation signée le 5 juillet dernier par Dominique Perben, ministre des transports dont nous nous réjouissons. L'étude de ce projet autoroutier a été engagée il y a douze ans et cette décision que nous aurions souhaitée plus rapide était très attendue par les acteurs économiques de notre agglomération qui, jour après jour, se mobilisent, pour conquérir de nouveaux marchés, pour embaucher. L'action courageuse de ces chefs d'entreprise doit être accompagnée et soutenue. La qualité des accès routier est essentielle pour eux.

Or, les conditions actuelles d'accès à l'agglomération stéphanoise sont aujourd'hui difficiles, parfois critiques. L'autoroute A47, qui va de Saint-Etienne à Givors, est en effet une autoroute très ancienne et aujourd'hui totalement saturée. Son élargissement, impossible à mettre en œuvre, serait insuffisant pour satisfaire la demande de déplacement en croissance constante. La bonne réponse, à la fois en terme d'aménagement du territoire et de transport, est donc bien la réalisation de cette nouvelle autoroute A45 qui fait partie des grands enjeux d'aménagement du territoire sur lesquels l'Etat a pris position, notamment dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine de Lyon.

La décision du ministre doit être suivie maintenant par le lancement de l'enquête publique qui doit se tenir en fin d'année.

J'évoquerai enfin le réseau ferroviaire. Il ne faut pas perdre de vue que les grands couloirs de déplacement, qui font l'objet de votre débat, sont très largement utilisés par un trafic local routier qui pourrait se reporter sur le ferroviaire. C'est dans cet esprit qu'avec le concours de la région Rhône-Alpes nous avons contribué à améliorer l'offre de train entre Lyon et Saint-Etienne. L'ouverture récente du prolongement de la ligne Lyon – Saint-Etienne à Firminy témoigne de notre volonté d'exploiter au mieux les potentialités ferroviaires.

La ligne Saint-Etienne – Lyon, avec 14 000 voyageurs par jour, capte aujourd'hui 40% des déplacements entre ces deux villes. C'est une part de marché record, il faut le souligner. Elle peut encore progresser et nous restons, au côté de RFF et de la Région, prêts à prendre les initiatives destinées à améliorer l'attractivité et la productivité de cette liaison ferroviaire, qui approche désormais de la saturation. Dans le cadre d'un programme de coopération métropolitaine, nous travaillons aujourd'hui à la mise en place d'un véritable réseau express métropolitain. Baptisé REAL, pour "réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise", ce projet de valorisation du réseau ferroviaire métropolitain permet d'associer tous les partenaires institutionnels contribuant à ce réseau : la région Rhône-Alpes, les conseils généraux, les autorités organisatrices de transports urbains, la SNCF, RFF et, bien sûr, les agglomérations de Lyon et Saint-Etienne dont le devenir est de plus en plus conjoint.

En matière de transport de marchandises, il est essentiel que nous soyons connectés de la façon la plus efficace possible au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. C'est la raison pour laquelle nous défendons l'hypothèse d'un raccordement sud de ce contournement ferroviaire à Chasse sur Rhône, nous ouvrant au-delà du transport de marchandise des possibilités de liaison voyageur avec l'aéroport de Saint-Exupéry.

Pour conclure je voudrais souligner combien est importante l'intégration environnementale des nouvelles infrastructures que vous serez peut être amenés à recommander au terme de votre débat. On a aujourd'hui les moyens techniques de maîtriser les impacts environnementaux des infrastructures routières et ferroviaires. Trop souvent, les mesures permettant d'atteindre un niveau d'intégration satisfaisant ne sont pas prises pour des motifs budgétaires. Il s'agit là de calculs de court terme. Les aménagements qualitatifs qui ne sont pas mis en œuvre à l'ouverture des infrastructures devront inéluctablement l'être à terme. A l'expérience, on sait que ces mesures de réparation sont coûteuses et difficiles à mettre en œuvre. C'est la raison pour laquelle les infrastructures doivent être respectueuses de notre environnement et s'inscrire dans un objectif de développement durable. C'est à cette seule condition que ces infrastructures pourront être déployées sur le territoire.

Je n'ai aucun doute que les préoccupations que je viens de rappeler seront largement prises en compte dans le cadre de votre débat.

Espérant que cette contribution éclairera utilement la réflexion que vous avez engagée, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Michel THIOILLIERE
Sénateur-Maire de Saint-Etienne

