

le Président

RECU le

11 JAN. 2006

Lyon, le

- 6 JAN. 2006

Monsieur le Président,

Par courrier du 14 décembre 2005 vous me demandez d'exprimer mes propositions sur le déroulement du débat public relatif à la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui débutera au 2^e trimestre 2006 et durera 4 mois. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après quelques propositions.

- Le débat public porte sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Or la politique des transports est par essence un sujet de dimension européenne qui ne peut être cantonné à un seul couloir géographique. Le livre blanc de la Commission Européenne en 2001 sur « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 » constitue le cadre de référence. Ce cadre mérite certainement d'être actualisé mais surtout la politique proposée demande une mise en œuvre volontariste grâce notamment aux projets structurants que sont les Réseaux Transeuropéens de Transports (RTE-T). Le débat public ne peut donc faire l'impasse sur des responsabilités européennes et nationales qui dépassent largement le seul cadre géographique du débat.
- Le corridor d'infrastructures qui supporte des flux de transit de plus en plus importants doit par ailleurs être entendu au sens large. Les échanges entre la péninsule ibérique et la France d'une part, les flux de transit par la France entre cette même péninsule ibérique et l'Europe du Nord, l'Italie, l'Europe de l'Est d'autre part, intéressent l'ensemble du quart sud-est de la France. Le Val de Saône entre Dijon et Lyon, les traversées alpines (pour les flux intéressant l'Italie) et pyrénéennes (pour les flux intéressant toute l'Espagne) sont aussi concernées que la vallée du Rhône et l'arc languedocien.
- Au sein de ce grand quart sud-est, la seule saturation de l'itinéraire autoroutier A6-A7-A9 ne peut constituer l'axe central du débat : plusieurs itinéraires autoroutiers (A6/A7, A71/A75, A48/A51), routiers (RCEA, RN88, diagonale Châlon-Saint Etienne) et ferroviaires (CFAL, voies ferrées des rives droite et gauche du Rhône) doivent être pris en compte, sans oublier l'axe fluvial Saône-Rhône qui dispose d'importantes réserves de capacité. En outre une attention particulière doit être portée sur les grands « nœuds urbains » notamment ceux de Lyon, Saint Etienne, Grenoble, Nîmes-Montpellier où les flux locaux entrent en contradiction forte avec les flux de grand transit. Dans l'aire urbaine lyonnaise, je serai donc très attentif sur la manière dont la problématique des contournements ferroviaires et autoroutiers sera prise en compte dans le débat.

Monsieur Philippe Marzolf

Président

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

26, Boulevard Saint-Roch

84000 Avignon

- Le débat se doit d'aborder les problématiques suivantes :
 - ✓ La photographie la plus actualisée des flux de voyageurs et de marchandises sur les couloirs Dijon-Lyon-Avignon-Montpellier-Perpignan et Turin-Lyon-Perpignan-Barcelone et la ventilation des ces flux par grands types (flux locaux, régionaux, interrégionaux, nationaux, européens...),
 - ✓ L'évolution rétrospective des ces flux depuis au moins 15 ans (1990-2005),
 - ✓ Les projections de ces flux à 15 ans (2005-2020) selon des scénarios de croissance contrastés à l'échelle mondiale et à l'échelle européenne,
 - ✓ L'analyse des parts modales terrestres aujourd'hui et un argumentaire raisonné de leur évolution.
 - ✓ Une présentation pédagogique des réserves de capacité de chacune des infrastructures et une définition précise des méthodes de détermination de la saturation,
 - ✓ La prise en compte d'hypothèses sérieuses de modulations tarifaires comme outil réel de régulation des flux entre itinéraires au sein d'un même corridor,
 - ✓ La mesure des impacts humains et environnementaux liés à la congestion routière notamment dans les zones urbaines et périurbaines,
 - ✓ Les marges de manœuvre financière des pouvoirs publics (UE, Etat français, collectivités) pour répondre à ces problèmes de saturation et la réalité des montages juridiques et financiers pour développer des projets nouveaux.
- La presse quotidienne régionale (PQR) et les télévisions régionales de service public (France 3) sont les médias qui peuvent toucher le plus grand nombre d'habitants dans les cinq régions concernées du grand quart sud-est constitué par les régions Bourgogne, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon et Auvergne. Le Grand Lyon peut contribuer à la diffusion des éléments du débat sous réserve que celui-ci soit correctement posé au plan géographique. Enfin, la mise en place d'un site internet spécifique autorisant le téléchargement des données statistiques de transport et de circulation dans l'espace de référence serait de nature à alimenter l'ensemble des acteurs publics et privés ainsi que les associations dans leurs argumentaires.
- Vous soulevez à juste titre la difficulté d'organiser des réunions publiques compte tenu de l'étendue géographique du champs du débat. Dans le délai imparti pour ce débat public, il semble néanmoins souhaitable d'organiser au moins une réunion publique dans chacun des départements concernés (soit une quinzaine). La préfecture du Département semble le lieu le plus approprié pour la tenue de ces réunions.

En espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

Gérard Collomb

