

Synthèse de la réunion territoriale de Lyon - jeudi 29 juin

NB : les interventions marquées () sont accompagnées d'une présentation power point*

Introduction : rappel des règles et des modalités du débat public

Paul VIALATTE (*), membre de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les moyens d'information et de participation et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement des territoires) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Intervenants

Jean-Louis TOURAINE, Vice-président de la Communauté urbaine du Grand Lyon, indique le rôle, la place et la position de la Communauté urbaine de Lyon. La préparation de la DTA¹ et la délibération de janvier 2005 formalisent la politique du Grand Lyon : contournements (COL², CFAL³) et itinéraires alternatifs (Chalon/Saint-Etienne, A45 et A88).

Il considère que le débat doit englober la partie Val de Saône et le Massif Central car le trafic, en provenance du nord et à destination de l'Espagne, n'a pas à encombrer la vallée du Rhône. Le corridor doit être élargi suffisamment pour que l'ensemble des flux soit pris en compte. Il considère qu'au sein du grand sud-est des voies alternatives peuvent être trouvées sur des territoires qui seraient heureux d'en bénéficier. Selon lui, les modes alternatifs à la route doivent être une priorité : côté fer, CFAL constitue un maillon essentiel de la magistrale Ecofret. Quant à la voie d'eau, elle dispose d'importantes capacités (on pourrait multiplier par 3 ou 4 le trafic fluvial), mais a besoin de plates-formes performantes (Port E. Herriot et Loire s/Rhône). Au plan financier, il souhaite que soient distinguées les infrastructures d'intérêt local et national. En effet, financées par les collectivités locales, les infrastructures doivent avoir un objectif local (comme le contournement ouest qui permet de faire le tour de l'hypercentre au lieu d'emprunter Fourvière). Selon lui, il faut corriger les difficultés héritées du passé et ne pas créer de nouvelles infrastructures routières.

Questions/réponses

Christophe COLLARD, citoyen de Saint-Étienne, s'oppose à toute nouvelle infrastructure routière.

Néanmoins, Jean-Louis TOURAINE lui répond qu'il faut rechercher l'équilibre et que l'objectif est

1 DTA : Directive territoriale d'aménagement

2 COL : Contournement ouest de Lyon

3 CFAL : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

de réduire la part du routier pour augmenter celle du fer. Pour autant les infrastructures sont insuffisantes, alors que la demande ne cesse d'augmenter (tant pour les personnes que pour les marchandises), selon lui. Il considère que pour arriver à une situation équilibrée, il ne faut pas se bloquer dans une situation de moratoire.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes, préférerait que l'on pense rocade ferroviaire plutôt que routière et espère que le tram-train sera mis en route rapidement. Côté marchandises, selon lui, elles peuvent se répartir côté est et ouest. Côté ouest, il témoigne du fait qu'il y a des projets importants (marchandises) : « les Pyrénées sont plus intéressantes en termes de fret que les Alpes ».

Jean-Louis TOURAINÉ est d'accord avec les propos de Monsieur Lhuillier, mais considère que remplacer le bouclage du périphérique uniquement par du ferroviaire est utopique. Le shunt existe actuellement, mais au détriment des riverains. Il pense que la solution serait d'enterrer pour éviter les nuisances et de bien choisir les points d'entrée et de sortie afin que les grands trafics ne l'empruntent pas. Il va tout mettre en oeuvre pour que les gens qui prennent leur voiture se tournent vers les transports en commun (REAL⁴, parc relais), même si une part de la circulation est incompressible (artisans, infirmières...).

Michel FORISSIER, maire de Meyzieu, membre du CPAL se déclare en accord avec Monsieur Touraine. Mais selon lui, le contournement ouest de l'agglomération est aussi à envisager : « on ne peut régler le problème de la vallée du Rhône sans envisager la circulation dans Lyon ».

Paul VIALATTE interroge Monsieur Touraine sur la possibilité d'un péage urbain à Lyon.

Jean-Louis TOURAINÉ lui répond que ce n'est pas possible en France pour l'instant. De plus, les encombrements lyonnais sont encore gérables. Il craindrait, en utilisant le péage urbain, de créer une ville à 2 vitesses, qui rendrait toute mixité sociale impossible.

1^{ère} partie de la réunion : **enseignements des réunions thématiques, constats et demandes**

A tour de rôle, **Paul VIALATTE (*)** et **Claude LEROI**, membres de la Commission, présentent les enseignements des réunions thématiques et les orientations exprimées.

Premier constat : les transports doivent aménager, en structurant et en desservant, l'ensemble du territoire. Ce qui veut dire que les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées et que de nombreux territoires sont dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture et des transports routiers. La planification territoriale et les systèmes de transports doivent être liés entre eux. En ce sens, les collectivités et l'Etat ont un rôle commun déterminant à jouer.

Les personnes présentes aux réunions demandent l'accélération de la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les territoires :

En PACA, le port de Marseille demande un soutien à sa compétitivité ; les habitants de cette région souhaitent voir se réaliser la LGV PACA et demandent à ce que la possibilité d'un tunnel au Montgenèvre pour les voyageurs et le fret soit étudiée.

⁴ REAL : Réseau express de l'aire urbaine lyonnaise

En Rhône-Alpes, c'est le contournement ferré complet de Lyon par l'est qui est demandé, ainsi que l'ouverture de la rive droite du Rhône aux TER. Les projets d'agrandissement de l'A7 font l'unanimité contre eux, alors que des reports de trafics de transit sur des axes alternatifs sont envisagés.

En Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan est réclamée d'urgence alors que des divergences perdurent sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier.

Deuxième constat : les impacts environnementaux sont préoccupants. Les exposés des experts ont permis une forte prise de conscience des enjeux globaux et notamment des risques du réchauffement climatique et de la cherté à venir du pétrole due au pic de production. De fortes attentes se sont fait jour pour réduire les impacts locaux du trafic routier (et parfois ferroviaire) concernant la santé, le bruit, la sécurité, le paysage, la biodiversité et les risques naturels.

Dans ce domaine, des alternatives “crédibles et pratiques” à la route ont été demandées afin de faciliter le changement des comportements. De même, il paraît nécessaire de se fixer des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Des requalifications d'infrastructures existantes et la mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures sont également réclamées. Les personnes présentes aux réunions souhaitent l'amélioration de la sécurité des autoroutes et la limitation des vitesses.

Troisième constat : priorité doit être donnée au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.

Concernant les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en périodes de vacances. Les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire. Une amélioration forte de la qualité, de la fiabilité, des fréquences et du cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics permettrait de substantiels transferts modaux. Les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités doivent être généralisés pour réduire les “mobilités inutiles”. RFF et VNF se sont déclarés capables d'absorber une grande partie de la croissance future.

Concernant les marchandises, le transport routier est prépondérant et le fret ferroviaire, trop faible, manque de fiabilité. Le mode fluvial, quant à lui, est sous-utilisé alors que le fleuve et le fer pourraient absorber la totalité de la croissance future (sous réserve des investissements prévus). Des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique doivent être développés.

Il a été demandé que le marché ne décide plus seul de ses choix modaux (incitation-réglementation). Pour financer les autres modes, il paraît nécessaire de prélever davantage sur la route. Un corridor d'intérêt national et européen bénéficierait aux transports collectifs locaux.

Quatrième constat concernant les infrastructures routières : l'augmentation des capacités autoroutières risque de créer un appel d'air au trafic et de jouer contre le report modal. Les acteurs économiques s'inquiètent de la congestion croissante qui agirait comme frein à l'économie et à l'emploi. Les autoroutes A75, A51, A79, sont considérées comme des possibilités de désenclavement des territoires ou des itinéraires de délestage. Mais le public s'interroge sur la cohérence politique entre changement climatique/pic pétrolier et “l'agrandissement des tuyaux ». Les demandes du public se portent sur la gestion et l'amélioration du réseau routier existant (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier). Les élus de l'Ardèche réclament une nouvelle infrastructure. La mise à 2 x 2 voies de la RN88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations sont demandées.

Les débats ont très souvent été l'occasion de questionnement sur les choix de société. Une relocalisation des activités est souhaitée, tout comme la mise en place d'un habitat mieux relié aux transports collectifs. Le culte de la vitesse est remis en cause et le public appelle au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations, insuffisants pour atteindre le facteur 4. Les personnes présentes aux réunions souhaitent soit une évolution de la société (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur) soit une rupture (changement de modèle économique).

Michel BADRE (*), Ministère de l'Ecologie et du développement durable, rappelle les attentes de l'Etat, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements (chiffres critiqués par le public) et des contraintes environnementales à lever. L'Etat retient trois grandes orientations à l'issue des réunions thématiques :

- le report modal : cette mesure, consensuelle, permettrait de reporter la totalité de l'accroissement routier prévu pour le fret et de 10 à 30% celui des voyageurs. Par contre, l'impact, s'il est positif, paraît assez limité tant sur la mobilité que sur l'environnement.
- les infrastructures routières. Cette mesure est beaucoup plus controversée. Si une majorité s'entend sur une requalification de l'existant (mise aux normes, bruit, pollutions), les besoins nouveaux spécifiques, concernant les secteurs congestionnés ou de nouvelles dessertes soulèvent des oppositions. L'impact de ces mesures est positif pour la mobilité, mais négatif pour l'environnement.
- la mobilité soutenable : si potentiellement le progrès technologique peut avoir des effets importants, son efficacité est liée aux progrès sur les carburants, les moteurs et à des politiques collectives. L'impact de cette mesure est nul sur la mobilité et pourrait diviser de moitié les émissions de GES d'ici à 2050. Les actions sur la demande de mobilité (maîtrise de la mobilité et changements de comportements) peuvent être très variées (transports urbains, fiscalité, urbanisme, réorganisation commerciale). Un impact élevé de ces actions permettrait de maintenir la mobilité, tout en respectant l'objectif global de réduction des émissions de GES en 2050 (« facteur 4 »).

Michel BADRE souhaite savoir jusqu'où le public est prêt à aller dans les 3 orientations présentées et comment sortir du dilemme « congestion/nuisances ».

Questions/Réponses

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la stratégie et du développement durable de RFF, juge que le chiffre de 10 % à 30 % de captation de la croissance des voyageurs par le ferroviaire ne lui paraît pas correspondre à la réalité. Selon lui, un chiffre 40 % à 60 %, sous réserve d'un certain nombre de conditions et sans résoudre le problème de pointes, serait plus raisonnable.

Dominique AUVERLOT, direction Générale des Routes, Ministère des Transports, explique que l'important, ce sont les conditions qui vont permettre d'obtenir un développement maximal du fer et de retrouver les parts de terrain perdues. Il témoigne du fait que sur 70 000 véhicules/jour sur l'A7, la LGV Méditerranée n'en a pris que l'équivalent de 1 000 par jour.

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du lyonnais, cite l'exemple suisse. Il estime qu'avec une perspective de 300 trains par jour de 1500m, cela permettrait de transporter 18900 remorques/jour. En suivant leur exemple, la France pourrait faire un report total de ses marchandises sur le fer.

Jacques ESTOUR, OITC Sud-Est, regrette que les problèmes intra-urbains n'aient pas été pris en compte dans les questions de départ du débat. Il considère qu'il y aura des problèmes de congestion dans les 20 années à venir qui vont pénaliser l'économie. Il constate que malgré la décongestion apportée par l'A75 et en attente de l'A51, le trafic continue à augmenter de 1%. Il rapporte que la distance moyenne parcourue par un véhicule léger est de 80km et de 110km pour un poids lourd. L'OITC se prononce pour un recours à la voie d'eau, au fer, mais considère que la croissance économique et les transports, qui lui sont directement liés, augmenteront aussi. Et même si l'on multiplie la voie d'eau, il pense que le fret marchandises, le fret routier va tout de même augmenter de 30%. Il demande l'arrêt de la guerre contre la route. Il remarque qu'il y a du retard dans les équipements, sauf sur les autoroutes et les TGV. Selon lui, le financement peut venir de l'utilisateur ou du contribuable. Actuellement, les taxes sur la route ne reviennent pas dans les investissements de transport. Il indique que le sud-est n'est qu'un petit élément de l'Europe et que les couloirs de transports qui entraînent des implantations logistiques et industrielles se développent dans l'est, actuellement, mais pas en France.

Joël DUBOS, Bicefal et coordination associative, remet en question la société de consommation, la libéralisation et la mondialisation. Il rejette l'organisation actuelle de la société qui place la croissance économique au-dessus de l'humain. Il considère que pour répondre à l'enjeu du facteur 4, il aurait fallu un débat au niveau national, afin de prendre en compte les flux nationaux et européens. En référence à l'intervention de Jacques Estour, il cite un rapport de la Cour des Comptes qui indique que le développement du transport routier ne favorise pas la croissance. De même, sur le site de la DGMT⁵, il est indiqué que le poids des transports dans l'économie reste inchangé depuis 50 ans, alors que la part du fer est passée de 73% à 20%. Il rapporte que le gouvernement a mené une politique d'investissement routier et autoroutier et s'est désengagé du fer, comme le confirme RFF. Selon lui, il faut remettre en cause le mode de transport routier qui coûte plus qu'il ne rapporte (coût environnemental). Il cite le modèle suisse qui a conservé sa capacité ferroviaire tout en augmentant de 60% son trafic marchandises par le fer.

Jean-Charles KOHLHAAS, conseil Régional Rhône-Alpes, rejoint RFF et la SNCF sur les possibilités de report modal voyageur. Et il pense que si les progrès technologiques permettent de moins consommer, la hausse de 40% du trafic prévu pour 2050 annihilera ces efforts. Il signale qu'un colloque sur le changement climatique⁶ a lieu aujourd'hui au Sénat sur le sujet et que les sénateurs, pourtant habituellement peu précurseurs, semblent aller au-delà des discours entendus dans ce débat. Il espère que des solutions seront apportées dans ce débat par les chefs d'entreprise et le public. Il rappelle à Monsieur Estour qu'il ne représente pas toutes les entreprises, puisque la majorité d'entre elles ne font pas de la logistique et souffrent du prix du transport gratuit. Selon lui, cette course à la logistique crée très peu d'emplois. Il prône la relocalisation de l'économie.

Michel BADRÉ, Ministère de l'écologie et du développement durable, s'effraie du consensus mou qui se dégage sur la question du report modal. Il constate qu'aujourd'hui, tout le monde en parle, mais il ne se passe rien. Il souhaiterait voir s'inverser la tendance. En effet, le progrès technologique ne va pas permettre de régler le facteur 4. Selon lui la France doit appliquer le principe de précaution : face à un risque connu (changement climatique), une réaction est nécessaire, qui doit tenir compte des problèmes économiques, sociaux, etc....

⁵ DGMT : Direction générale de la mer et des transports

⁶ Voir site : http://www.senat.fr/evenement/colloque/opecst_climat/index.html

2^{ème} partie de la réunion : acceptabilité des mesures au niveau des territoires

Paul VIALATTE (*) rappelle en préambule que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, couloir de transport multimodal nord-sud essentiel, est le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. La croissance des populations et des emplois dans les trois régions dépasse largement la moyenne nationale. La vocation touristique majeure de ces régions entraîne des surcharges importantes des trafics route et rail en périodes de vacances.

Il apparaît que des contradictions doivent être dépassées, notamment concernant les divergences entre les experts et une partie du public sur les chiffres de la mobilité. D'autre part, la volonté de report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises, dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs. Enfin, la Commission constate que peu de réponses ont été apportées sur les modifications de comportements à mettre en oeuvre.

Les trois orientations maîtresses du débat à mi-parcours sont le développement des « mobilités soutenables » pour chacun des territoires ; des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises ; l'amélioration des infrastructures existantes et/ou la création d'infrastructures nouvelles ou de maillons manquants. Lors de la seconde partie du débat, Paul VIALATTE estime qu'il faudra identifier les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant ce qui relève du court, du moyen et du long terme et veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement.

Dominique AUVERLOT (*), Direction Générale des Routes, présente les orientations de l'Etat suite aux réunions thématiques. Les mesures proposées au débat public sont :

- la mobilité soutenable : progrès technologique (biocarburants, biomasse, hydrogène) et actions sur la demande (incitation au covoiturage, taxe carbone, quotas d'émission de CO₂, réduction des vitesses, priorité aux transports en commun en ville, migrations touristiques étalées, réservations d'accès aux autoroutes et autopartage, aménagement du territoire et urbanisme, télétravail et changement des systèmes de production/consommation).
- le report modal : amélioration du fluvial et du maritime, gestion et exploitation des infrastructures fluviales, navettes fluviales conteneurs et autoroutes de la mer, canal Saône-Moselle. L'amélioration du ferroviaire passe par une meilleure gestion et une meilleure exploitation des infrastructures ferroviaires (progrès technologique, intensification de l'offre TGV et TER, augmentation de la longueur des trains, développement du transport combiné rail-route, mise en place de l'autoroute ferroviaire, franchissements alpins et pyrénéens, LGV Montpellier-Perpignan). Des mesures réglementaires et fiscales doivent être mises en place concernant la route (péages poids lourds sur routes nationales, taxe carbone, quotas d'émission CO₂ et certificats verts, péage urbain).
- l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières : régulation des vitesses, interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des accès à l'autoroute, modulation des péages, information aux usagers, développement des infrastructures routières A7/A9 à 2x(3+2) voies sur certaines sections, A7/A9 à 2x4 voies, autoroute de piémont cévenol, aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9.

Dominique AUVERLOT rappelle que les questions posées au public par l'Etat permettront d'éclairer le gouvernement sur la perception du système de transport dans la vallée du Rhône et sur

l'arc languedocien, de tester l'acceptabilité locale des mesures proposées à court, moyen et long terme, afin de définir une politique des transports VRAL concertée avec les collectivités et les citoyens, réduisant les contraintes identifiées. A l'aide d'une carte, il situe le problème de la congestion là où il est le plus fort, entre Valence et Orange.

Présentation des enjeux locaux liés à la problématique débattue

Vincent AMIOT (*), directeur régional et départemental de l'Équipement, considère que la métropole de Lyon a une place modeste à l'échelle européenne, mais bénéficie d'une situation géographique privilégiée, géostratégique. Cette situation nécessite que le système de transports soit conforté et rendu plus efficace sur ce territoire qui souffre d'un morcellement institutionnel. Il regrette que le développement soit extrêmement consommateur d'espaces et constate des contrastes forts entre des territoires dynamiques et des territoires en déclin.

Il fait référence au projet de DTA qui couvrira le territoire de l'aire urbaine de l'agglomération de Lyon et de St Etienne et qui permettra de donner une cohérence à un territoire actuellement divisé en 10 SCOT, à cheval sur 4 départements (Ain, Isère, Loire, Rhône).

Il mentionne les lignes de force indiquées par l'Etat : soutien de la métropole en vue d'une fonction internationale (développement des fonctions de commandement et de raisonnement) ; développement de la plate-forme de Saint-Exupéry (fonction multimodale) ; structuration multipolaire de la métropole (Lyon, Saint-Etienne, agglomération nord-iséroise), reconquête des territoires en perte d'activité et appui sur les villes moyennes (Ambérieux, Vienne...) ; lutte contre l'étalement urbain ; réalisation des contournements autoroutiers et ferroviaires (report modal en cohérence avec le projet de développement métropolitain et les politiques de déplacement local) ; valorisation des espaces naturels et agricoles.

A partir de ces grandes orientations, l'Etat fixe dans la DTA un certain nombre d'orientations d'aménagement du territoire :

- armature urbaine, pour concurrencer les grandes métropoles européennes ;
- aménagement de l'espace qui vise à limiter la consommation d'espace naturel et agricole, prévention du risque inondation, préservation des écosystèmes et de la ressource en eau, reconstruction d'une ville sur la ville avec accès aux transports en commun ;
- système de transport ferroviaire et routier : la DTA décline les orientations du CIADT 2003 (contournement ferroviaire et autoroutier de Lyon, TOP⁷ et diverses infrastructures pour les besoins de Lyon et de sa région).

Questions/réponses

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL (Communauté de communes de l'est lyonnais), habitant d'une commune non loin de St Exupéry, au pied du bassin d'eau qui alimente Lyon, regrette que cette région cumule les nuisances (CD300). Il note qu'en Allemagne de véritables cortèges de péniches circulent sur le Rhin alors que le Rhône est désert. Il demande une liaison Rhin-Rhône qui permettrait de ne pas sacrifier les terres agricoles au profit du routier ou du fer et regrette que la DTA ne parle pas plus du fluvial.

Frédéric AUGÉY de la FRAPNA témoigne de son combat contre la liaison Rhin-Rhône. Selon lui, le Doubs ne permet pas de laisser passer les convois (24 écluses et 7 jours sont nécessaires pour aller de Marseille à Rotterdam). La Moselle constituera peut-être une solution, selon lui.

⁷ TOP : Tronçon ouest du périphérique de Lyon

Bruno COSSIAUX, président région est et Rhône Saône de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, explique que le trafic fonctionne mieux sur le Rhin, car sur un réseau à grand gabarit, les bateliers peuvent proposer des prix intéressants. Il considère que l'abandon du projet Rhin-Rhône a empêché le développement de la batellerie. Selon lui, un développement serait possible via deux axes montants : Seine-Nord-Europe et Moselle-Saône. Sur le Rhône, il rapporte que 6 millions de tonnes sont transportées chaque année (+7% par an). Les bassins mouillés représentent presque 20% du territoire français. Au nord de Pagny, le réseau à grand gabarit (4000t) s'arrête et est remplacé par le Freycinet (250t). Il regrette que la France n'ait pas une culture d'eau, contrairement à la Hollande (50% de trafic intérieur). Celle-ci a mis en place une véritable politique et des investissements autour de la voie d'eau. Enfin, il considère que la route est nécessaire pour assurer les ruptures de charge.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes, considère que l'Atlantique est un concurrent direct de l'axe Saône-Moselle. Selon lui, d'un point de vue énergétique et économique, le passage d'un bassin à un autre est non viable. Il regrette que l'on ne parle que de la congestion routière. Il considère que cette congestion est un élément favorable (économie prospère) qu'il faut gérer selon le mode. Il fait référence à la campagne de Michel Noir qui en voulant résoudre un bouchon en a créé un 2^{ème} : la route appelle la route, selon lui. Il évoque le débat sur l'A45 (entre St Etienne et Lyon) et se demande pourquoi à un point de congestion routier (uniquement aux heures de pointe), on ne répond pas par la création d'une nouvelle voie ferrée.

Dominique AUVERLOT, Direction des routes, indique que le trafic a doublé entre 1980 et 2000, sans que la croissance économique ait été décuplée. Toutefois, pour ne pas nuire à notre économie, un système de transport efficace est nécessaire, ce qui mène à réaliser des infrastructures.

Philippe PRADEL (*), CCI de Lyon, (58000 entreprises – 400 000 emplois) vient apporter son analyse des enjeux de développement du territoire. Il se déclare heureux de ce débat sur le long terme qui permettra d'anticiper des mesures qui sont complexes et longues à mettre en oeuvre dans le cadre d'un développement responsable (économie, environnement, social). Il mentionne comme impondérables, le fait que les territoires de flux ont toujours été des territoires de développement, que les échanges se font actuellement dans le cadre de la mondialisation. Il considère que l'enjeu actuel est de demeurer acteur de leur avenir et s'effraie de la sclérose de la vallée du Rhône qui va augmenter à cause des flux interrégionaux. La solution qu'il développe est celle de la multimodalité par les trois modes :

- ferroviaire : pour un report modal efficace, il souhaite une accélération du programme TGV, une intensification des liaisons TER, la réalisation des lignes dédiées au fret et des chantiers d'intermodalité ;
- fluvial : réinstaller des navettes fluviales Lyon-Fos, dynamiser les ports fluviaux, faire un canal Saône-Moselle ;
- routier : le report modal sera insuffisant, il faut donc améliorer le mode routier pour assurer la sécurité des usagers et la fluidité des trafics.

L'intensification des progrès technologique pour tous les modes et l'incitation aux changements de comportement (long et difficile) seront nécessaires, selon lui. Il considère que le citoyen doit accepter ce qu'il exige en tant que consommateur. Il demande à ce que soit réalisé le contournement ferroviaire de Lyon et que des réserves foncières soient faites pour l'élargissement de l'A7. Il recommande de renforcer tous les modes de transport, car l'évolution des comportements prend du temps et les entreprises ne peuvent pas attendre.

Bernard THIERRY (*), représentant les associations **DARLY (se déplacer autrement en région lyonnaise)**, **Sauvegarde des coteaux du Lyonnais** et **BICEFAL** souhaite un changement radical de politique des transports. Il constate que les élus ont toujours voulu « faire sauter le bouchon lyonnais ». Or, depuis 35 ans, 4 contournements routiers par l'est ont été créés et un 5^{ème} est envisagé (A48). Par contre, aucun contournement ferroviaire n'a été réalisé à ce jour. Selon lui, on va passer d'une saturation des routes à une saturation par les routes, car l'extension des voiries provoque l'étalement urbain. Celui-ci est la cause du renforcement de la circulation qui crée des poussières fines et de l'ozone et donc des décès prématurés. Les suisses ont 3 fois plus de fret ferroviaire que de fret routier, mais ont fait évoluer leur gouvernement grâce à leurs votations. Il constate que les transports sont les plus grands consommateurs de produits pétroliers. Il regrette le cercle vicieux qui s'est mis en place et qui fait que les transports en commun sont de moins en moins compétitifs. Il cite un rapport parlementaire alarmant tant sur le réchauffement climatique que sur le pic pétrolier. Selon lui, les alternatives à la route existent (fer, fleuve), seule manque la volonté. Or la route a un coût direct sur notre santé, payé par notre système de couverture sociale. Il souhaite un changement de politique des transports et une évolution des comportements.

Jean-Louis PUCHOL, présente l'**association Fracture**, fédération régionale contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement. Fracture se bat pour que chacun soit informé des grands projets d'infrastructure et puisse donner son avis sur ces dossiers. Il s'oppose à un contournement ferroviaire au rabais qui ne serait pas concurrentiel à la route. Monsieur Puchol souhaite que ce projet soit conçu dans une optique globale des déplacements. Il s'oppose à ce que le marché décide des choix modaux. Il attend de l'Etat qu'il prenne des mesures fortes pour le transfert de la route vers les modes de transports alternatifs et notamment le ferroviaire, par une taxation du routier. Il souhaite que la congestion de la vallée du Rhône soit résolue, mais que la solution apportée soit durable et englobe les problèmes de santé et d'aménagement. L'association Fracture demande à l'Etat la création de lignes dédiées au fret hors des centres urbains et plus particulièrement une nouvelle infrastructure fer nord-sud dédiée au fret avec des plates-formes multimodales comme à Ambérieux afin de lier le train au fluvial. Les propositions alternatives au contournement de fret ferroviaire de Fracture relient Ambérieux au nord de Valence par une ligne pour l'essentiel jumelée avec la future autoroute Ambérieux-Bourgoin et la ligne TGV Méditerranée. Située plus à l'est pour créer moins de nuisances, cette ligne réutilise le barreau de Ruy et se branche au plus court sur le Lyon-Turin. Cette solution, plus courte que le projet proposé, est plus performante et plus fiable pour le fret.

Vincent AMIOT ne comprend pas l'intérêt du lien avec la vallée du Rhône. Selon lui, des réserves de capacité existent sur les lignes de la vallée du Rhône et le contournement doit résoudre le noeud lyonnais au bénéfice du trafic fer voyageurs, pour améliorer la fréquence, faciliter la cadence ; et desservir St Exupéry. Le choix du tracé se veut cohérent avec la magistrale Ecofret.

Noël COLLOMB, association de sauvegarde des coteaux du lyonnais, reproche à Monsieur Amiot de faire du lobbying en faveur de l'A45 qu'il juge dangereuse et contraire aux déplacements urbains, car sa pénétration dans l'agglomération lyonnaise est porteuse de nuisances. Il juge également ce projet contraire au protocole de Kyoto et obsolète à cause du prix du pétrole. Il réclame un PDU⁸ pour les habitants. Il considère que l'élargissement de l'A45 correspond à une demande routière « boulimique ». Il cite le nouveau pont sur le Rhône qui permettrait de rejoindre l'A7 et qui est dénoncé par les experts économiques comme favorisant les lyonnais aux dépens des stéphanois.

⁸ PDU : Plan de déplacements urbains

Il souhaite que l'A47 soit sécurisée et veut que soit mis en place un RER entre Firmini, St Etienne et St Exupéry, moyen de déplacement moins accidentogène, moins polluant et beaucoup plus efficace. Il se prononce pour une taxe sur les poids lourds selon le gabarit et les kilomètres parcourus. Il considère que la DDE est dans une logique de profit alors que lui-même est dans une logique d'environnement.

Monsieur JEGER, Président de BICEFAL, témoigne du fait que le nouveau tracé qui a été proposé passe par la ligne historique Lyon-Grenoble, en plein centre ville, au milieu des quartiers populaires. Le projet de Bicefal reprend celui de RFF, véritable projet de service public contrairement à celui-ci qui se veut rentable. Il constate que la rocade Est est devenue un contournement autoroutier.

Frédéric BOUVIER, Directeur de COPARLY⁹, souhaite revenir sur l'acceptabilité des mesures et demande si une évaluation de l'impact en gaz à effet de serre et en polluants locaux a été envisagée. Il rapporte que, dans la zone qui se trouve à l'intérieur du périphérique, 40 % de la population est exposée à des niveaux qui dépassent les valeurs limites de 2010. Selon ses simulations, une augmentation de l'ordre de 30 % de CO₂ d'ici à 2010 est prévue.

En réponse à l'association Fracture, **Denis CUVILLIER, RFF**, les informe que leur proposition a été prise en compte dans la partie sud et qu'ils seront associés à la poursuite des études. S'agissant de la question qui a été posée par BICEFAL, l'Etat a demandé à RFF de ne pas poursuivre les études d'augmentation de capacité de cette ligne, ce qui posera problème vu la saturation de la ligne Lyon-Grenoble.

Roger RIVAT, association halte au bruits Vénissieux-Saint-Priest et Fracture, considère que le contournement de Lyon, tel qu'il est envisagé aujourd'hui, se fait au rabais, rallonge le temps et n'est plus rentable pour le fret. Il souhaite une ligne dédiée au fret et un développement des TER entre Lyon et Grenoble.

Jean-Charles KOHLHAAS, Conseil régional Rhône-Alpes, estime que pour avancer dans le domaine du fluvial, des projets concurrentiels à la route et au fer doivent être réalisés. Le grand gabarit ne se fera pas s'il n'est pas rentable économiquement. Il remercie ensuite le représentant de la CCI pour son soutien aux entreprises mettant en place des PDU. Il considère qu'en suivant les prévisions de croissance de certain, on laissera à 80% de la population mondiale l'équivalent de 10% de la planète. « Comment l'imposer aux populations dix fois plus nombreuses que nous ? » Concernant la DTA, Monsieur Kohlhaas reproche à l'Etat de ne pas tenir compte des avis des élus et de ceux qui émergent dans le débat. Il juge important de ne pas opposer les collectivités entre elles et souhaite que l'on trouve une solution viable pour les générations futures.

⁹ COPARLY : Comité pour le contrôle de la pollution atmosphérique dans le Rhône et la région lyonnaise