



## CONTRIBUTION AU SRADDET

*Le SRADDET (ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est en cours d'élaboration.*

*Le SRADDET, qui va remplacer plusieurs documents ou schémas existants est un outil de planification et doit fixer les objectifs d'aménagement du territoire et en particulier l'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, l'intermodalité et le développement des transports. Le SRADDET doit être en harmonie avec les projets nationaux et européens.*

*Dans le cadre de la concertation pour l'élaboration du SRADDET, la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, qui regroupe 22 associations d'usagers des transports, fait ses propositions.*

### **Les priorités de la FNAUT**

*Le SRADDET doit réorienter les investissements sur le réseau ferroviaire.*

Après des décennies de développements des infrastructures routières et autoroutières, la Région Auvergne-Rhône-Alpes est désormais confrontée à de graves problèmes de pollution de l'air et de congestion de ses villes. Les nouvelles mobilités amélioreront sans doute la situation si elles réussissent à augmenter le nombre de passagers par voiture mais seront insuffisantes pour réduire significativement la pollution et atteindre le facteur 4 en 2050 pour les gaz à effet de serre, comme exigé par nos engagements nationaux. Nous avons besoin de transports efficaces et propres. La priorité doit maintenant être donnée au transport ferroviaire, seul mode de transport réellement propre en dehors de la marche à pied et du vélo, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est dotée d'un réseau routier autoroutier très performant alors que, hormis la Ligne à Grande Vitesse Paris Lyon Marseille qui ne relie que les métropoles, le réseau ferroviaire est essentiellement constitué de lignes héritées du 19ème siècle pas toujours modernisées. Certaines sont à voie unique, souvent saturées. Ceci empêche un développement d'une offre de transports publics attractive capable de proposer une alternative à la route.

**Le SRADDET doit être l'occasion de changer d'orientation et de mettre en œuvre le report modal, voyageurs et fret, de la route et l'avion vers les modes ferroviaires et les modes actifs.**

En termes d'infrastructure, cela se traduit par :

- 1. l'amélioration des infrastructures existantes et la réouverture de lignes de transport du quotidien**
- 2. la création de nouvelles infrastructures**

**FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes**

04 77 38 71 07 [fnaut.rhone-alpes@orange.fr](mailto:fnaut.rhone-alpes@orange.fr)  
c/o M. Gabriel EXBRAYAT 19 rue Pierre Bérard 42000 Saint-Etienne

Cette priorité doit être accompagnée par :

3. les **mesures d'accompagnement** et de développement, intermodalité, service de cars ...
4. le **développement des modes actifs** dont le vélo qui doit faire l'objet d'une politique spécifique

Et la Région doit prendre sa part dans une politique nationale de report modal de fret vers le train :

5. les actions régionales pour le **transport de marchandises**

### **1- L'amélioration des infrastructures existantes et la réouverture de lignes abandonnées**

Le réseau ferroviaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est très hétérogène, d'un côté des lignes saturées comme Lyon-Grenoble ou Lyon-St Étienne et des lignes abandonnées dont le trafic est supprimé faute d'entretien et de volonté politique.

L'amélioration du réseau ferroviaire doit avoir comme objectif de développer le trafic.

Cette amélioration doit aussi concerner les dessertes interrégionales car il est essentiel de ne pas créer de nouvelles frontières entre les Régions. Cela nécessite une collaboration efficace avec les Régions voisines. De même avec les pays frontaliers Suisse (canton de Genève) et Italie.

Le SRADDET doit s'attacher à conforter les lignes existantes comme :

- des mises à double voies de lignes saturées (Aix-Annecy, Annemasse-La Roche sur Foron)
- la création de shunts pour réduire les temps de parcours (shunt de La Roche sur Foron sur la ligne Annecy-Genève)
- assurer la pérennité de lignes fragiles (Grenoble-Gap)
- améliorer les circulations en ajoutant des zones de croisement sur les voies uniques, des rebroussements, etc.

Un plan de réouverture doit être mis en place de façon à irriguer le territoire :

- remettre en service les lignes récemment abandonnées (St Claude –Oyonnax, St Etienne-Clermont Ferrand, Clermont Ferrand-Le Mont Dore)
- remettre en service des lignes abandonnées depuis plus longtemps :
  - Evian Saint-Gingolph dans le cadre d'un RER Genève Evian Valais,
  - Rive droite du Rhône pour les voyageurs,
  - prolonger la ligne de tram-train Saint-Paul - Brignais jusqu'à Givors,
  - Lyon-Trévoux, Rives-Beaurepaire, Bellegarde-Divonne...

## **2- La création de nouvelles infrastructures**

Après la construction du réseau autoroutier, le SRADDET doit planifier un renversement de tendance en donnant la priorité au réseau ferroviaire de façon à proposer une offre attractive pour réaliser le report modal nécessaire à la transition énergétique et à la lutte contre la pollution.

Il s'agit de construire « les autoroutes du rail » pour compléter le réseau ferroviaire actuel du 19ème siècle comme on a construit dans les précédentes décennies le réseau autoroutier.

### ***Désaturation du nœud Lyonnais***

La FNAUT a identifié en premier lieu la désaturation du nœud Lyonnais avec

- la réalisation du CFAL nord et sud, contournement ferroviaire permettant d'éviter le transit des trains de fret par la gare de Lyon Part Dieu et d'offrir des liaisons régionales vers l'aéroport de Lyon St Saint-Exupéry
- le passage à 4 voies du tronçon Lyon-Grenay (accès commun à Grenoble et Chambéry et la ligne à grande vitesse vers Marseille)
- la création de 2 voies supplémentaires nord-sud de la ligne d'Ambérieu à Guillotière
- la création de 4 voies supplémentaires à quai en gare de Lyon-Part Dieu.

### ***Ligne d'accès au tunnel de base Lyon-Turin***

Après la réalisation du tunnel de base du projet Lyon-Turin, la ligne d'accès au Lyon –Turin est le signe fort pour donner la priorité aux modes écologiques, que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs.

Cette ligne permettra de doubler des lignes du 19ème siècle trop souvent saturées pour offrir d'une part, au fret un accès au tunnel international Lyon-Turin et faciliter le report des marchandises du camion vers le rail et d'autre part permettre au TER de devenir réellement compétitif pour desservir les Alpes depuis la région Lyonnaise.

### ***La ligne nouvelle Paris-Lyon - POCL***

Cette nouvelle ligne viendrait doubler la ligne actuelle entre Paris et Lyon, qui approche de la saturation. Elle permettra aussi la desserte de l'Auvergne.

Cette saturation dépend de l'évolution de plusieurs facteurs : coûts de péages actuels payés par les TGV qui sont très élevés car ils servent à financer le système ferroviaire et qui donc limitent le trafic TGV au détriment de la route ou de l'avion, trafic aérien favorisé par un prix du pétrole actuellement très faible et l'absence de taxation du kérosène pourtant gros contributeur à l'effet de serre.

Cette ligne doit être planifiée car elle va permettre un report modal cette fois-ci de l'avion vers le train, elle participe donc à une priorité qui est la lutte contre le réchauffement climatique.

### **3- Les mesures d'accompagnement et de développement**

#### ***La mobilité doit être pensée de porte à porte***

Pour que le report modal soit attractif, il faut que les transports propres soient aussi aisés que l'usage de la voiture individuelle. Les nouvelles technologies permettent de guider aussi bien les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun que les automobilistes. Encore faut-il que le passage d'un mode à un autre soit facile, dans des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) bien conçus.

Le SRADDET doit définir un **schéma cohérent de PEM** permettant le rabattement par des lignes de cars et de transports urbains vers les gares ferroviaires, en organisant les horaires pour offrir de bonnes correspondances et des titres de transport multimodaux, avec des parkings sécurisés en nombre suffisant pour les cyclistes et des cheminements faciles pour tous. Les lignes de cars doivent permettre le rabattement sur les lignes ferroviaires et non les concurrencer.

Un exemple existe : la Suisse, qui a globalement la taille et la population de l'ancienne Région Rhône-Alpes. En Suisse tout est fait pour que l'utilisation du transport public soit facilitée, avec un cadencement sur toutes les lignes, des correspondances ajustées, la FNAUT demande de ne pas se perdre dans des recherches ou des innovations aux résultats incertains mais rester pragmatique et appliquer ce qui marche ailleurs et donne un des meilleurs résultats au monde en terme de fréquentation de transport public.

#### ***L'urbanisme doit être pensé transport public***

On cite toujours la difficulté de trouver un emploi lorsqu'on ne possède pas de voiture pour se déplacer. Cela provient trop souvent de choix d'urbanisme, avec des implantations de logements de zones d'activité en dehors de toute desserte de transports public.

Le SRADDET doit renverser cette tendance de l'éparpillement pour les implantations nouvelles et organiser systématiquement la création de zones nouvelles en appuyant sur un schéma de desserte en transport public.

### **4- Le développement des modes actifs dont le vélo doit faire l'objet d'une politique ambitieuse**

Le SRADDET doit afficher une priorité pour le vélo dans les schémas de déplacements

En complément d'une structure forte de lignes de transports publics s'appuyant sur le réseau ferroviaire, les modes actifs doivent être développés. En particulier, le vélo répond aux critères de transition énergétique, de lutte contre le réchauffement climatique et est le meilleur moyen de rabattement sur les gares TER.

Le SRADDET doit définir une politique d'ensemble pour créer des itinéraires sécurisés vers les gares et les établissements publics (et notamment les lycées), la Région doit y avoir un rôle de catalyseur. Les trains (y compris les Intercités) et les cars régionaux doivent évidemment être prévus pour le transport des vélos. Les gares doivent devenir des Poles d'Echanges Multimodaux (PEM) bien équipés, en particulier de garages à vélos sécurisés.

La carte du tourisme à vélo doit être promue en développant les véloroutes et leur accès depuis les gares.

En outre le SRADDET doit indiquer franchement cette priorité pour l'élaboration des schémas locaux.

## **5- Les actions régionales pour le transport de marchandises**

La Région AURA est particulièrement concernée par le transport de marchandises qui est essentiellement assuré par la route générant encombrement et pollution.

Le report modal vers le ferroviaire et la voie d'eau s'impose donc particulièrement à notre Région

Le SRADDET doit identifier les actions sur les infrastructures, comme on l'a vu dans les paragraphes précédents avec la ligne d'accès au Lyon Turin ou le contournement ferroviaire de Lyon (CFAL) mais ces actions ne suffiront pas si une politique globale, nationale et régionale, n'est pas mise en œuvre.

Au niveau régional, Le SRADDET doit définir cette politique en faveur du report modal et la FNAUT a identifier les points suivants :

- schéma d'implantations des zones d'activité en fonction des possibilités de dessertes
- création de chantiers multimodaux sur les principaux sites industriels, est-il normal qu'un conteneur à destination de Grenoble soit déchargé à Vénissieux ?)
- régénération des lignes capillaires, c'est à dire les lignes amenant au plus près des usines ou entrepôts (par exemple, l'abandon par la Région de la ligne de Beaurepaire génère maintenant un trafic de 2000 camions vers Chanas)
- des aides spécifiques de la Région pour franchir les Alpes pour le transport combiné (aide au coup de pince c'est-à-dire au transbordement du camion sur le wagon)
- mise en place, dès que la réglementation le permettra, d'une taxe régionale écologique sur les transports de marchandise polluants, taxe qui permettra de financer les infrastructures propres (en attendant cette taxe peut être déjà instituée pour le franchissement des Alpes)