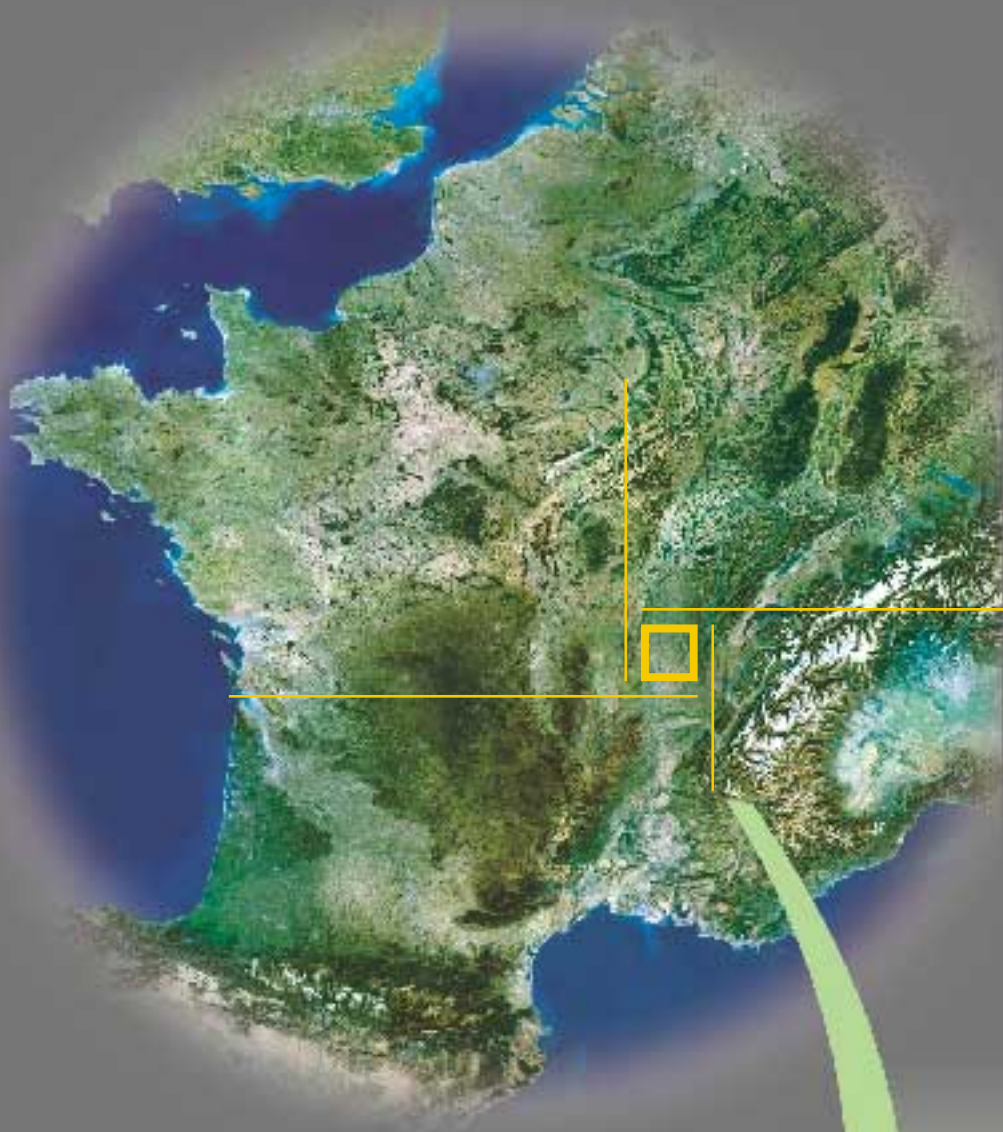
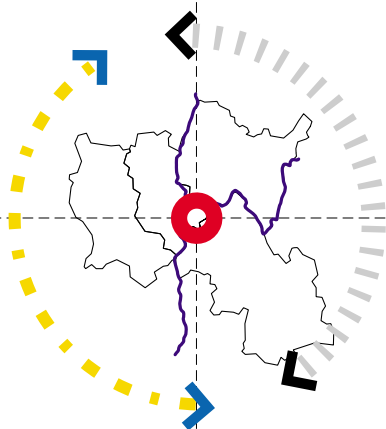




débat public

Les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise





Le débat public

La mission de la commission

Débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

*Par André Oriol ¹,
président de la commission
particulière du débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise.*



Successivement saisie par 20 parlementaires et par les ministres de l'Équipement et de l'Environnement, la commission nationale du débat public ouvre un débat sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et, plus largement, sur une approche d'ensemble des flux de transit, pour les différents modes de transport, dans l'axe Rhône-Saône ².

Elle a constitué une commission particulière du débat public et m'a désigné comme président.

**La commission particulière organise le débat,
en garantit la qualité et la transparence,
mais n'émet pas d'avis sur le projet.**

Ce débat public se déroulera du 15 octobre 2001 au 31 janvier 2002.

Son objectif, selon l'expression d'Hubert Blanc, ancien président de la commission nationale du débat public, *«est de révéler l'état de l'opinion dans toutes ses composantes sur un sujet controversé et d'éclairer les gouvernants dans leur décision.»*

Car, explique encore Pierre Zémor, actuel président, *«plus les processus de décision s'avèrent complexes, plus les acteurs légitimes ne peuvent se contenter de mettre en œuvre un intérêt général dont les motivations sont peu apparentes. Pour maintenir la qualité du lien social et assurer l'efficacité de leurs missions, les décideurs sont donc conduits à construire l'intérêt collectif par une confrontation de tous les points de vue ³.»*

¹ André Oriol est premier président honoraire de la cour d'appel de Lyon et président du Centre d'arbitrage et de médiation Rhône-Alpes.

² La Commission nationale s'est prononcée au cours de ses séances des 29 mars, 9 juillet et 17 septembre 2001.

³ Pierre Zémor, président de la CNDP, in La Vie du rail, Infrastructure. «Le renouveau du débat public», mars 2001.

Le débat public donne la parole à tous. Chacun peut demander et recevoir toutes les informations nécessaires, poser des questions et s'exprimer.

À son issue, le président de la commission particulière rédige un compte rendu. Il le remet au président de la commission nationale qui dresse un bilan du débat. Ces deux documents sont publiés.

Des outils, supports du débat

Aux termes du décret du 10 mai 1996⁴, relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement, *«le débat public est mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage, comportant notamment une description générale des objectifs et des principales caractéristiques du projet, l'appréciation des enjeux économiques et sociaux, l'identification des principaux impacts sur l'environnement et l'estimation du coût économique et social du projet.»*

Le débat ne peut commencer, sur décision du président de la commission nationale, qu'à compter de la production de ce dossier complet. La commission particulière du débat public est dotée, de son côté, d'un pouvoir d'instruction : *«Si elle estime que certains documents nécessaires au débat public n'ont pas été communiqués par le maître d'ouvrage, elle demande à celui-ci de compléter le dossier.»*

Ce dossier permet donc le débat. Il donne à chacun l'occasion de s'exprimer.

La commission particulière met en place, par ailleurs, les outils d'information nécessaires au débat :

- des **«cahiers d'acteurs»** reprendront les contributions les plus argumentées parmi les opinions émises par le public,
- dix **réunions publiques** seront organisées en région Rhône-Alpes (dans l'Ain, en Isère, dans la Loire et dans le Rhône),
- un **site Internet** sera ouvert par la commission www.lyondebatpublic.org,
- un **journal d'information bimensuel**, *«La Lettre du débat»*, sera publié.

La commission enregistrera toutes les questions posées et les opinions exprimées. Elle demandera aux maîtres d'ouvrage d'y répondre. Questions et réponses seront accessibles à tous ceux qui le désireront.

La commission particulière invite donc le public à utiliser tous les moyens mis à sa disposition pour exposer son point de vue, poser des questions sur le projet et faire vivre un véritable dialogue, pendant le temps du débat.

⁴ Le décret d'application 96-388 du 10 mai 1996, relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement, complète la loi du 2 février 1995.

LA POSSIBILITÉ DE DÉBATTRE DES ENJEUX D'UN GRAND PROJET EN AMONT ET SOUS L'AUTORITÉ D'UN ARBITRE

L'article 2 de la loi du 2 février 1995 dite loi «Barnier» ouvre la possibilité d'organiser des débats publics sur les objectifs et les caractéristiques principales des grandes opérations d'aménagement d'intérêt national, pendant leur phase d'élaboration.

De grands projets d'équipement peuvent ainsi faire l'objet d'un débat public, soit en raison de leur fort enjeu socio-économique, soit en raison de leur fort impact sur l'environnement.

La procédure de débat public est née du constat que les enquêtes publiques interviennent souvent tard dans le cours d'un projet, quand aucun retour en arrière n'est possible.

Elle permet d'informer le public et de débattre des principaux enjeux d'un projet, en amont de la décision et sous l'autorité d'un arbitre : une commission particulière du débat public désignée par la Commission nationale du débat public.

La Commission nationale, actuellement présidée par le conseiller d'État Pierre Zémor, se compose de parlementaires et d'élus locaux, de magistrats administratifs et judiciaires, de représentants d'associations nationales de protection de l'environnement, de représentants des usagers et de personnalités qualifiées. Elle constitue pour chaque projet une commission particulière qui organise le débat. Elle représente, de plus, une instance de réflexion et de proposition sur les problèmes liés à la concertation sur les grands projets.

Elle peut être saisie par les ministres concernés par un projet, par des parlementaires (20 députés ou sénateurs) et par les conseils régionaux territorialement concernés. Les associations agréées de protection de l'environnement peuvent également demander à la Commission nationale du débat public de se saisir. Elle constitue alors une commission particulière du débat public.

La commission particulière, organisatrice du débat, en garantit la qualité et la transparence. Elle ne donne pas d'avis sur le projet.

Quatre débats publics ont eu lieu à ce jour⁵ ; deux autres, parmi lesquels le débat public sur les projets de contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, s'ouvriront à l'automne 2001. ■

5 Saisie à plus de vingt reprises de demandes de débat public depuis son installation, le 4 septembre 1997, la Commission nationale du débat public a retenu à ce jour l'organisation de six débats : le projet d'extension du port autonome du Havre ; le projet de ligne électrique à très haute tension entre Boute et Carros ; le projet d'autoroute A32 (Metz-Nancy) ; le projet de TGV Rhin-Rhône ; les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ; le projet d'extension du port de Nice. Une consultation a par ailleurs été organisée par le président de la Commission nationale, à la demande du gouvernement, sur le projet de nouveau site aéroportuaire international (le troisième aéroport de la région parisienne). Elle a pour objet d'éclairer les pouvoirs publics sur les sites les plus appropriés pour l'implantation de cette nouvelle infrastructure.

Chacun peut écrire au président André Oriol à l'adresse de la commission particulière :

**Commission particulière sur
les contournements autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise**

Le Britannia. Allée B, 4^{ème} étage,
20, boulevard Eugène Deruelle, 69432 Lyon
Cedex 03.
Fax : 04.72.84.47.91
www.lyondebatpublic.org

COMMUNIQUÉS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

17 septembre 2001

Un débat public conjoint

«La CNDP a pris connaissance de la lettre du 22 août 2001 du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et du ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, par laquelle ceux-ci, eu égard à ce que sont désormais les stades d'avancement respectifs des études, demandent qu'il y ait un débat public conjoint, qui s'organiserait avant la fin de l'année 2001, pour les contournements de Lyon, autoroutier par l'Ouest et ferroviaire par l'Est.

La Commission estime qu'il y a lieu à débat public en ce qui concerne ce projet ferroviaire et décide de le joindre au débat public déjà arrêté pour le contournement Ouest de Lyon. L'organisation de ce débat conjoint est donc confiée à la commission particulière déjà constituée sous la présidence de M. Oriol, laquelle devient dès lors compétente pour les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.»

9 juillet 2001

Une commission particulière de 6 membres

«Sur proposition de M. André Oriol, président de la commission particulière chargée d'organiser le débat public, ont été désignés membres de cette commission particulière :

- M^{me} Jacqueline Boller, chef du service de la communication et des relations extérieures de l'université Lyon-III,
- M^{me} Yvette Bouvet, directrice de l'Institut du génie de l'environnement et écodéveloppement à l'université Lyon-I,
- M. Robert Fiehrer, directeur honoraire de la SNCF,
- M. Régis Neyret, président de l'association Patrimoine rhônalpin,
- M. Pierre Vial, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées.»

29 mars 2001

Une approche d'ensemble du contournement de l'agglomération lyonnaise par les différents modes de transport

«La CNDP, saisie le 7 juin 1999 par 20 parlementaires sur le projet de contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest, a envisagé dès le 16 décembre 1999, la tenue d'un débat public eu égard à l'enjeu socio-économique important ainsi qu'au fort impact sur l'environnement.

Depuis cette dernière date, le projet a été précisé par des décisions des CIADT du 23 juillet 1999 et 18 mai 2000.

La CNDP a, par ailleurs, eu connaissance de la préparation par RFF d'un projet de contournement ferroviaire et avait été saisie des projets concernant l'A45 et l'A89.

La Commission a considéré que, dans ces circonstances, un débat limité au seul projet autoroutier serait l'objet d'incompréhension de la part du public. Elle a donc décidé de demander au ministre de l'Équipement de proposer, pour le débat retenu, un dossier présentant une approche d'ensemble du contournement de l'agglomération lyonnaise par les différents modes de transport, eu égard au flux de transit locaux, nationaux et internationaux de la vallée du Rhône.

Enfin, la CNDP, en regrettant de devoir prendre acte de la caducité des saisines concernant A45 et A89 par intervention de décisions ministérielles, souhaite que la mise en œuvre de ces projets tienne compte des enseignements du débat public.» ■

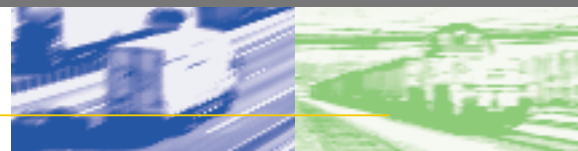


débat public

Les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

le dossier





sommaire

INTRODUCTION

CAHIER

1

ENJEUX & OBJECTIFS

page 11

Introduction

1.1 L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?

page 12

Les tendances lourdes des transports en France et en Europe

page 12

L'évolution du transport de marchandises

page 13

L'évolution du transport de voyageurs

page 20

Les orientations pour l'avenir : une nouvelle politique pour la France

en cohérence avec les orientations européennes

page 22

1.2 La situation de la métropole lyonnaise et ses enjeux de développement

page 26

L'état des lieux des déplacements dans l'agglomération lyonnaise :

page 26

. en matière routière

page 26

. en matière ferroviaire

page 32

L'aire métropolitaine de Lyon, un espace pertinent de développement

page 36

Pour un développement équilibré, respectueux du cadre de vie

page 38

Lyon, le Grand Sud-Est et l'Europe méditerranéenne

page 42

Des actions concrètes dans le cadre du Contrat de plan

et du Schéma régional des transports

page 44

1.3 De l'évaluation des flux à la proposition de deux nouvelles infrastructures

page 46

Situation ferroviaire : les perspectives à l'horizon 2020

page 46

... pour le transport des marchandises

page 46

... pour le transport des voyageurs

page 50

... et leurs conséquences pour le nœud lyonnais

page 50

Situation routière : les perspectives à l'horizon 2020

page 52

Deux infrastructures nouvelles apparaissent nécessaires

page 55

CAHIER

2

LES SOLUTIONS PROPOSÉES

page 57

Introduction

2.1 Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail : Le contournement ferroviaire fret par l'Est

page 58

Une approche globale

page 58

Quelles caractéristiques pour une ligne destinée au fret ?

page 59

Pourquoi implanter le contournement ferroviaire à l'Est de l'agglomération ?

page 60

Un territoire à forts enjeux pour l'État

page 63

Un environnement à préserver

page 63

Les premiers contours du projet

page 65

Les enjeux socio-économiques

page 66

2.2 Pour extraire le transit du centre-ville : un contournement autoroutier par l'Ouest

page 68

Écarter le trafic de transit de l'agglomération : une nécessité reconnue

page 68

Un périmètre d'étude et un cahier des charges précis

page 70

Où en est-on aujourd'hui ?

page 72

Les enjeux socio-économiques

page 74

2.3 Quel est la cohérence des deux projets en matière d'objectifs multimodaux de transport ?

page 78

Deux projets avant tout complémentaires...

page 78

... qui présentent des interactions mesurées

page 79

PERSPECTIVES

page 80

GLOSSAIRE

page 82



Introduction

Les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

L'agglomération lyonnaise constitue un nœud
de communications essentiel
à l'échelle européenne.

Les deux modes de transport majeurs,
la route et le fer, y rencontrent des problèmes
d'engorgement, de cohabitation entre les
différents types d'utilisateurs, de nuisances pour
les populations, voire d'insécurité,
qui s'aggraveront dans les prochaines années
si rien n'est fait pour y remédier.



Rechercher des solutions globales et multimodales

La responsabilité des maîtres d'ouvrages - le ministère de l'Équipement pour les routes nationales et les autoroutes, et Réseau Ferré de France (RFF) pour les voies ferrées - est de rechercher des solutions à ces problèmes de transport dans une approche multimodale, combinant et tirant parti des moyens de déplacements existants. Cela doit être fait en évaluant les conséquences en matière d'environnement, d'agriculture, d'aménagement du territoire et de cadre de vie des habitants, ou encore en matière d'énergie.

Ces solutions doivent être recherchées en synergie avec les collectivités territoriales compétentes qui, elles aussi, sont confrontées aux problèmes de circulation. Elles préparent en effet de nombreux projets d'aménagement et de développement du réseau de transport de l'agglomération (bouclage du périphérique, transports en commun, trains express régionaux...).

À ces problèmes complexes, il s'agit d'apporter des réponses globales et coordonnées, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Pour les routes nationales et les autoroutes, comme pour les voies du réseau ferré national, ces choix relèvent, au final, du ministre chargé de l'Équipement et des Transports ou du gouvernement, qui décide de leur évolution. Dans ce contexte, le débat public joue un rôle important, puisqu'il s'agit d'éclairer ces choix par l'expression des points de vue de l'ensemble des personnes concernées par ces projets : élus, acteurs économiques, associations, usagers, habitants.



Prendre en compte la réalité de l'aire métropolitaine de Lyon

Les bouchons sous le tunnel de Fourvière et la densité de la circulation sur la rocade Est sont aujourd'hui les phénomènes les plus visibles de la congestion urbaine. Ces problèmes se posent régulièrement chaque jour ouvrable, aux heures de pointe du matin ou du soir, à la différence de l'ensemble de la vallée du Rhône, où les pointes de trafic les plus fortes ont lieu à l'occasion de week-ends de la période estivale. À Lyon, ces deux sources de congestion se cumulent, en y ajoutant celles des week-ends d'hiver.

Le Plan des déplacements urbains (PDU) de Lyon, élaboré par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), montre que l'objectif recherché consiste à maîtriser la circulation urbaine pour favoriser le développement des transports en commun, seule solution capable d'assurer un débit suffisant aux heures de pointe. Il s'agit de «geler» les capacités des voiries pénétrantes, dans une logique de partage de la voirie, et de réduire le débit de certains axes, ce qui nécessite d'écarter de l'agglomération le trafic de grand transit. Le PDU prévoit explicitement la requalification et la réduction de capacité de l'itinéraire actuel A6-A7 qui passe par le tunnel de Fourvière, à la suite de la réalisation par l'État d'un contournement autoroutier.

La circulation de transit est déjà actuellement en grande partie renvoyée sur la rocade Est. Ce report est obligatoire pour les poids lourds (dans le sens Sud-Nord seulement), mais les conditions de circulation sont très dégradées : nombreux accidents, perception d'un mur de camions rendant malaisées l'insertion et la sortie des véhicules, bouchons aux heures de pointe, nuisances pour les riverains... Cet axe, en raison de la présence de nombreux diffuseurs, pose déjà les mêmes problèmes que l'A6-A7 : la continuité autoroutière n'est pas assurée de manière satisfaisante.

La saturation du réseau ferroviaire est sans doute moins directement visible par l'utilisateur qui subit cependant les conséquences, comme le retard des trains à Perrache et à la Part-Dieu. Elle est également préjudiciable pour la SNCF, en charge des services grandes lignes et fret, et pour le Conseil régional Rhône-Alpes, qui a la responsabilité des trains express régionaux (TER). Le développement des services de voyageurs qui constitue l'une des réponses à l'afflux des voitures dans le centre-ville, se heurte à des contraintes de capacité aux heures de pointe, précisément lorsque ces services seraient les plus utiles. Pour les trains de marchandises, le franchissement des gares de Perrache ou de la Part-Dieu se traduit par des contraintes sur le choix des horaires et par des retards préjudiciables.

à la qualité de service attendue par les entreprises clientes.



Reporter les marchandises sur le rail

Pour les poids lourds en transit, la Commission européenne dans son «livre blanc» sur les transports et le gouvernement français à travers les «Schémas de services collectifs de transport» préconisent un rééquilibrage du trafic en faveur du transport ferroviaire. Cette démarche n'est envisageable qu'en menant une politique volontariste d'aménagement de voies ferrées nouvelles ou modernisées : le réseau actuel est incapable de supporter, dans des conditions acceptables, un trafic qui devrait être multiplié par trois d'ici à 2020. La traversée du «nœud lyonnais», point critique de l'axe Nord-Sud, est d'ores et déjà l'une des principales difficultés, avec une insuffisance de capacité qui, compte tenu du mélange des trafics, dégrade sensiblement l'offre.

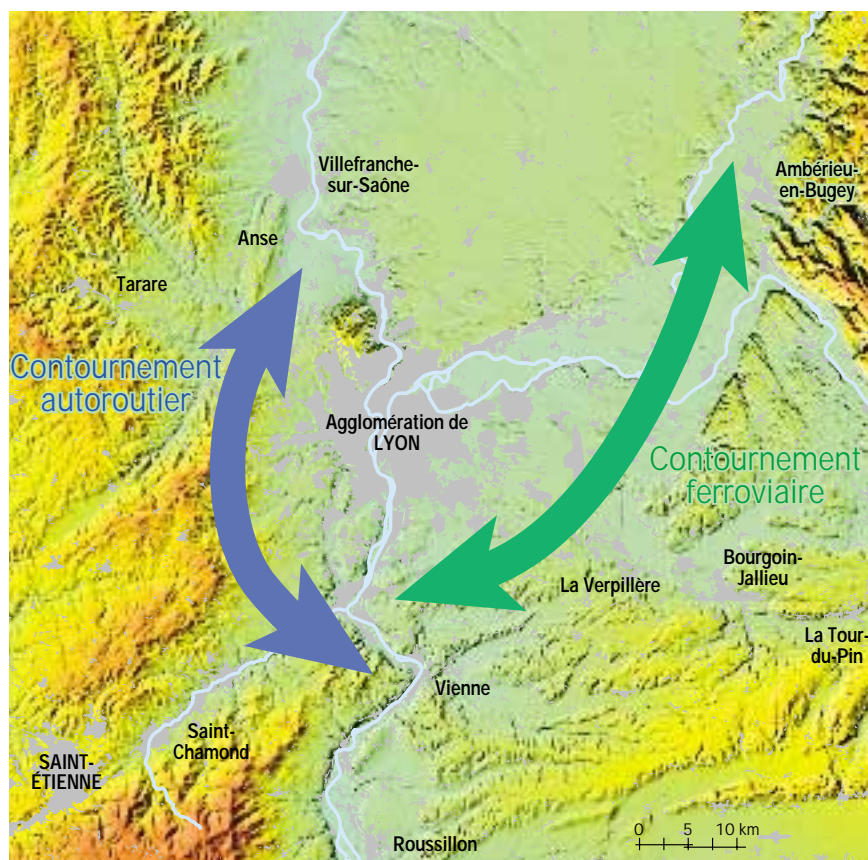
Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage des projets d'infrastructures ferroviaires, propose la réalisation d'un contournement de Lyon destiné au fret. Il passerait par l'Est, de façon à relier les lignes venant du Nord (la ligne de la Bresse et la future «branche Sud» mixte du projet de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône) à la vallée du Rhône en évitant la traversée des gares lyonnaises, avec un raccordement aux lignes venant de l'Italie (avec le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin).

Le ministère de l'Équipement, maître d'ouvrage des projets autoroutiers, tient compte de l'objectif de rééquilibrage entre les modes de transport, qui touchera principalement les flux de marchandises à longue distance. Un accroissement du trafic empruntant la voie ferrée, mais également la voie fluviale, est donc prévu. Mais en dépit de ces reports, des mesures doivent aussi être prises sur le réseau routier et autoroutier national, afin d'écarter les trafics de transit de la métropole lyonnaise et permettre la pleine application du Plan des déplacements urbains.

Aménager des itinéraires routiers alternatifs pour les longues distances : une solution partielle

Il s'agit tout d'abord de recourir à une politique d'itinéraires alternatifs pour réduire la concentration des trafics sur les secteurs congestionnés comme l'axe Saône-Rhône-Languedoc. Cette politique touchera en particulier les trafics de voyageurs longue distance, notamment lors des pointes estivales, qui ont le choix de leur itinéraire. Mais elle sera de peu d'effet sur les trafics quotidiens, principalement liés à l'activité économique et qui s'effectuent majoritairement à courte ou moyenne distance par la route.

Les projections de trafic résultant des mesures de rééquilibrage fer-route et de la réalisation d'itinéraires alternatifs confirment qu'il subsiste des trafics routiers traversant quotidiennement l'agglomération lyonnaise entre Villefranche-sur-Saône et Vienne sans avoir besoin de s'y arrêter. Même s'ils n'augmentent pas, ces trafics demeurent importants et ils poseront des problèmes croissants à l'avenir, en raison de l'augmentation simultanée des déplacements locaux et d'échanges, liés au dynamisme de la région lyonnaise.





L'objet du présent dossier

Les maîtres d'ouvrage des projets - Réseau Ferré de France pour le projet ferroviaire, et le ministère de l'Équipement pour le projet autoroutier - ont travaillé en étroite collaboration pour préparer et fournir le dossier initial sur lequel le débat pourra s'appuyer.

Ce dossier comporte :

- Un premier cahier présentant les problèmes et les enjeux qui intéressent l'agglomération lyonnaise en termes de déplacements, et qui sont à l'origine des propositions de nouvelles infrastructures.
- Un second cahier présentant les objectifs, les caractéristiques, les enjeux économiques et les principaux impacts des deux projets proposés :
 - un contournement pour le fret ferroviaire à l'Est de l'agglomération,
 - un contournement autoroutier par l'Ouest, destiné au transit et sans diffuseurs avec les territoires traversés.

En tant qu'élément d'aide à la discussion, ce dossier n'est pas figé. Chaque acteur ou citoyen pourra faire part d'éventuelles propositions et ainsi contribuer à faire évoluer la réflexion.



débat public

Les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise

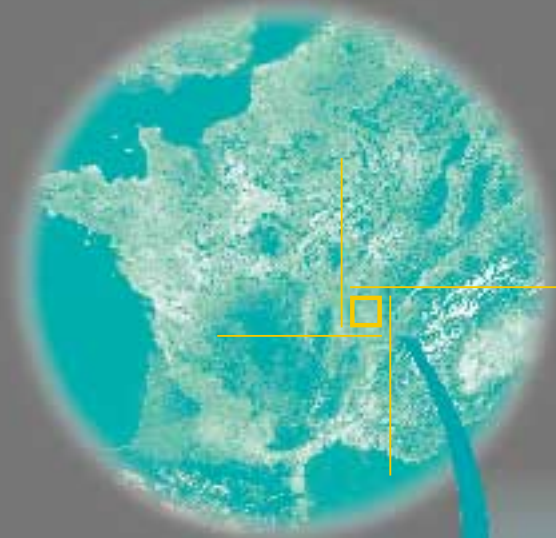
1

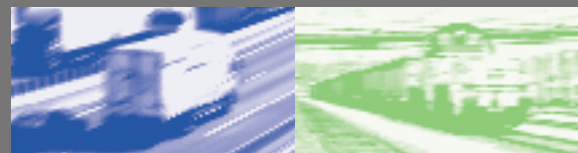
ENJEUX & OBJECTIFS

Les «Schémas multimodaux de services collectifs de transport de marchandises et de voyageurs», approuvés lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 9 juillet 2001, définissent les grandes orientations de la politique des transports que le gouvernement souhaite mettre en œuvre. Ces schémas découlent de la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire adoptée le 25 juin 1999.

La demande de transport de marchandises et de voyageurs a fortement augmenté au cours de ces vingt dernières années et s'est traduite par des déséquilibres importants entre les différents modes de transport, à l'échelle française mais aussi européenne. Cette nouvelle politique des transports vise par conséquent à répondre à l'accroissement global des déplacements, mais en reportant une part importante de cette croissance sur les modes alternatifs à la route et sur les transports collectifs. En favorisant ce rééquilibrage modal et en recherchant au maximum la valorisation des infrastructures existantes, cette politique doit également contribuer à améliorer la sécurité, à limiter les nuisances et enfin à lutter contre «l'effet de serre».

L'agglomération lyonnaise, plaque tournante des échanges européens, fait partie des métropoles françaises susceptibles d'offrir une alternative à la région parisienne et de supporter la comparaison avec ses «voisines» européennes. L'organisation du système des transports et des déplacements urbains représente pour elle un enjeu fort en matière de qualité de la vie, de développement économique et de rayonnement international. C'est pourquoi la croissance de la demande de transports - à la fois externe et interne à la métropole lyonnaise - a fait l'objet d'une réflexion et de simulations qui permettent d'évaluer l'opportunité de réaliser des contournements autoroutier et ferroviaire.





L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?

L'«explosion» de la mobilité au cours des trois dernières décennies a provoqué un certain nombre d'effets pervers que les pouvoirs publics sont appelés à corriger progressivement, en établissant en particulier une nouvelle politique de développement durable reposant sur le rééquilibrage modal, la valorisation des infrastructures existantes et le développement des transports collectifs.

Les tendances lourdes des transports en France et en Europe

■ Une transformation sociétale

«La croissance des mobilités est l'une des transformations majeures de notre société», explique l'urbaniste François Ascher dans l'un de ses récents ouvrages (*). «C'est avant tout la croissance des villes qui, déterminée par des facteurs structurels multiples, engendre une mobilité de plus en plus grande; mais le développement des moyens de transport qui en résulte contribue aussi spécifiquement à la dynamique urbaine». Cette analyse, qui s'appuie sur l'étude des grandes tendances des transports en France et en Europe depuis une trentaine d'années, corrobore largement celle des professionnels. Ceux-ci observent à la fois une extension des moyens mis à la disposition des biens et des personnes pour se déplacer de plus en plus loin et de plus en plus rapidement, et une croissance de la demande qui semble devoir se poursuivre à l'avenir.

(*) «La République contre la ville; essai sur l'avenir de la France urbaine», éditions de l'Aube, 1998.

■ Un mode de développement contesté

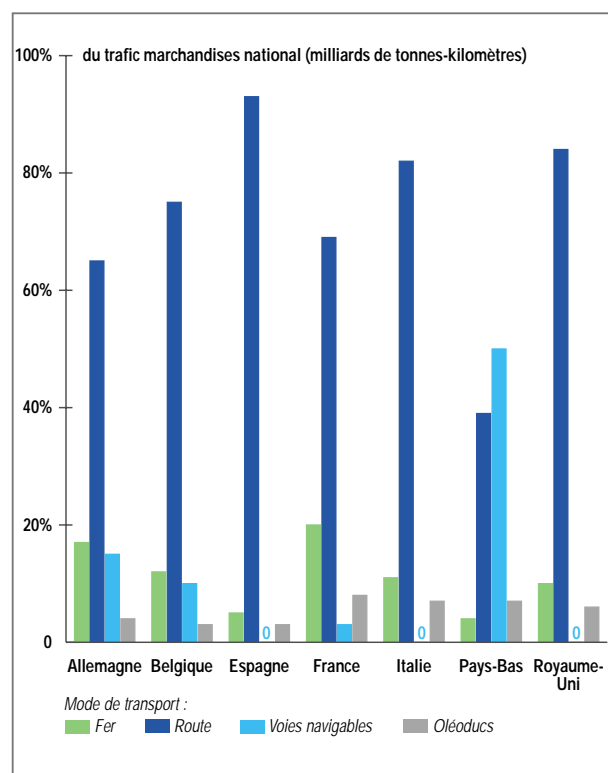
L'ouverture complète de l'espace européen depuis une dizaine d'années est l'une des explications courantes. Mais ce n'est pas la seule. Selon le même auteur, «la répartition du poids économique du transport a changé : le transport de marchandises, dans lequel les gains de productivité ont été très forts, coûte relativement moins à l'économie nationale, tandis que la part des transports dans le budget des ménages a augmenté de moitié en quarante ans». La mobilité n'a donc pas seulement crû, elle a changé de formes. L'automobile comme le camion ont ainsi largement pris le dessus sur tous les autres moyens de déplacement, particulièrement le mode ferroviaire, pourtant constitutif de notre histoire industrielle. Dans l'Europe entière, marchandises et voyageurs empruntent de véritables «corridors», dont quelques-uns arrivent à saturation. Or, ce type de développement majoritairement routier est de plus en plus contesté, pour des raisons écologiques, et pour des causes touchant à la qualité des espaces et du développement urbains.

L'évolution du transport de marchandises

Activité de service intégrée au processus de fabrication, de stockage et de distribution, le transport de marchandises est étroitement lié à la croissance économique et à l'ouverture internationale. Située au carrefour d'importants courants d'échanges et bénéficiant d'une dynamique de développement, la France a vu croître de façon spectaculaire, en un quart de siècle, les flux de marchandises, tous modes confondus. Le trafic international se développe plus vite que les transports intérieurs, notamment vers la péninsule ibérique, en pleine expansion économique et dont les échanges terrestres passent obligatoirement par la France.

■ La part de la route est prépondérante...

À l'échelle européenne, le transport routier a pris une place prépondérante dans les échanges par voie terrestre, alors que la part du ferroviaire ne cessait de baisser jusqu'à ces dernières années. Cette évolution tient notamment à la fermeture des mines et au déclin de la sidérurgie, qui généraient de forts trafics de pondéreux. La route accapare

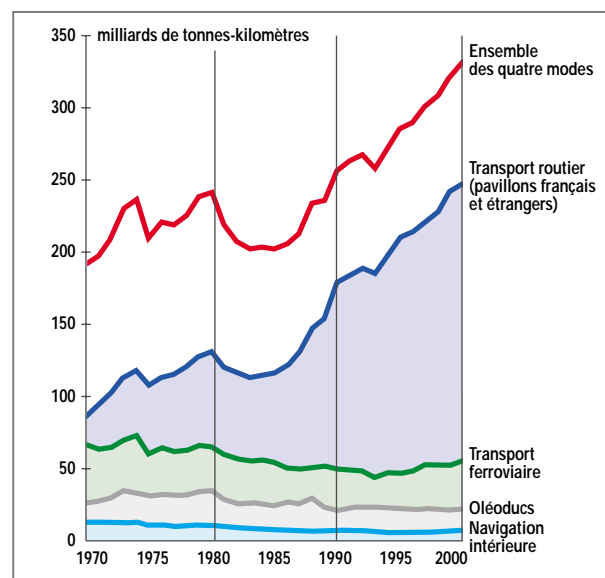


La répartition du trafic de marchandises par mode de transport en Europe

SOURCE : CEMT-DAEI-SES (1999)

Dans tous les pays de l'Union européenne, à l'exception des Pays-Bas, où la voie fluviale reste importante, la part de la route est extrêmement dominante.

aujourd'hui près de 75 % des mouvements de marchandises à l'intérieur de l'Union européenne contre moins de la moitié en 1970.



Évolution du trafic de marchandises en France depuis 1970 et part des différents modes

SOURCE : DAEI-SES RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES TRANSPORT DE LA NATION

La forte croissance du trafic marchandises en France depuis trente ans s'est effectuée essentiellement au bénéfice du mode routier.

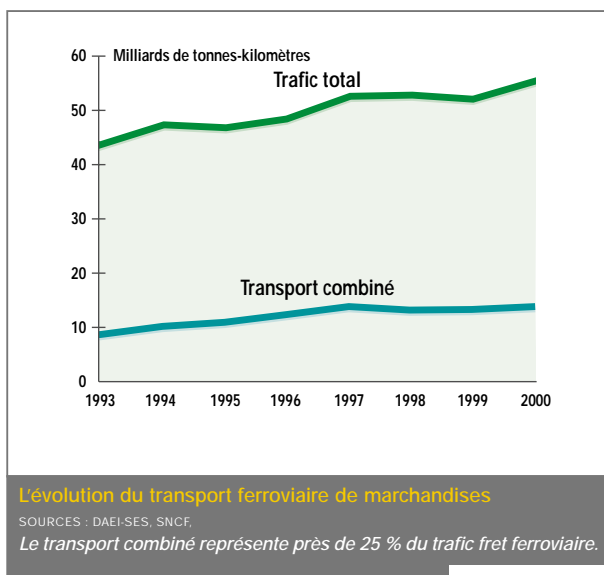
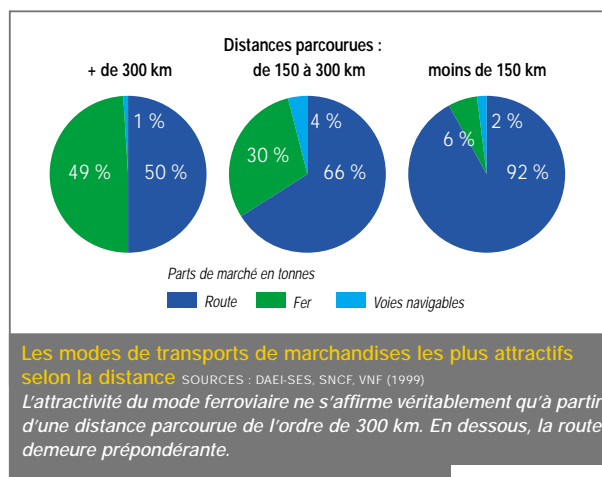
En France, les tendances sont identiques : de 1970 à 2000, le trafic routier de marchandises a été multiplié par deux et demi. Sur la même période, le trafic ferroviaire reculait de 25 % et le trafic fluvial diminuait de moitié.

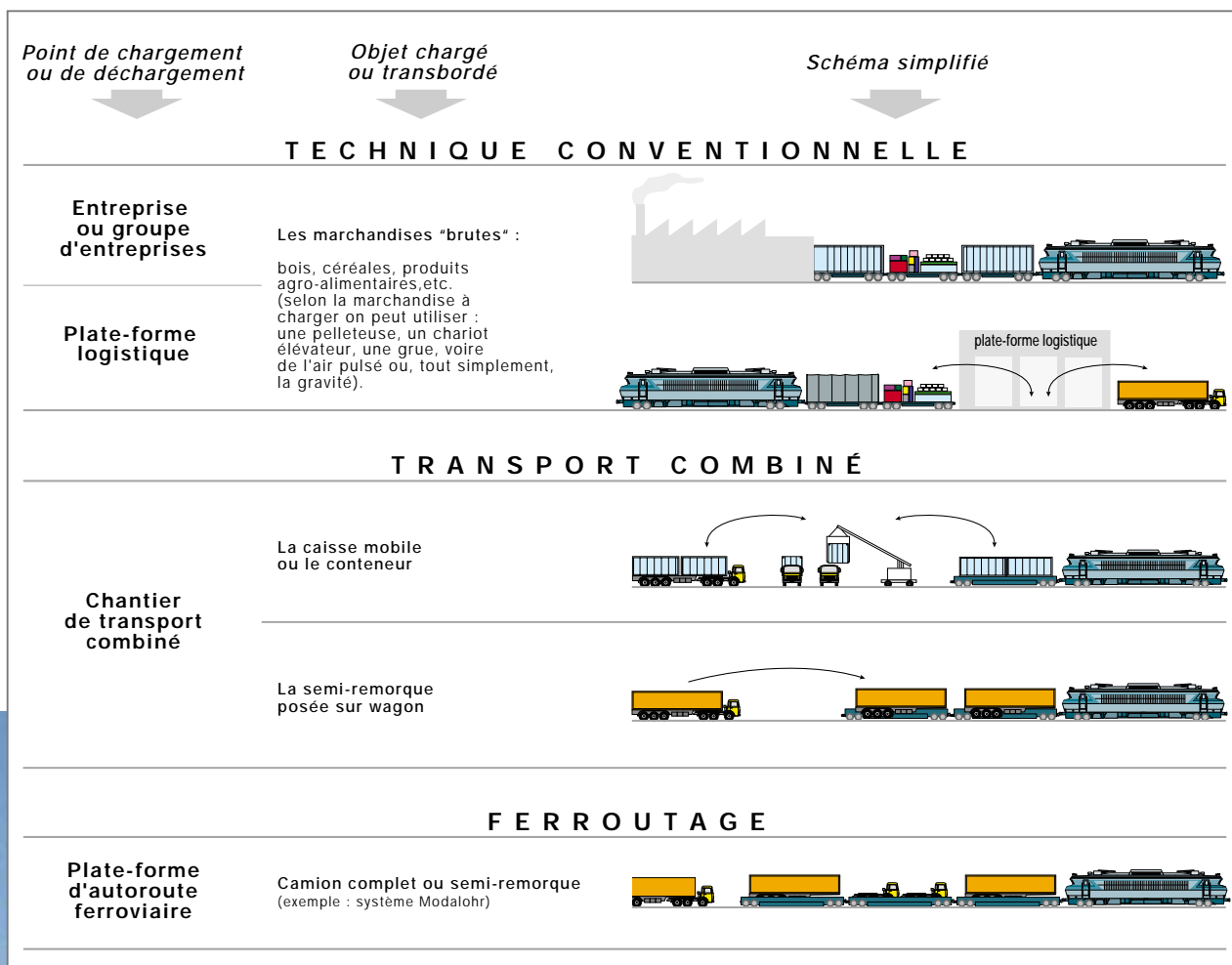
L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?



■ ... et les distances s'allongent

D'autre part, le transport de marchandises à longue distance est en progression. La baisse des coûts du transport et l'internationalisation des échanges et des modes de production ont provoqué une augmentation globale des distances parcourues. Le trafic des ports maritimes français a été multiplié par 3,5 en vingt-cinq ans, ce qui n'a pas été sans conséquences sur les volumes transportés et les distances parcourues. On constate la prédominance du mode routier en général et son quasi-monopole pour les distances inférieures à 150 kilomètres. Mais l'accroissement prévisible du transport à longue distance devrait être plus favorable au mode ferroviaire. Le transport combiné rail-route, pertinent économiquement pour des distances supérieures à 500 km, est d'ailleurs en progression : il représente aujourd'hui environ 25 % du fret ferroviaire, avec une part majeure à l'international. Cette progression est cependant encore trop faible. C'est pourquoi une politique volontariste en matière de fret ferroviaire a été engagée : modernisation des infrastructures ferroviaires existantes, développement de lignes nouvelles, amélioration de la qualité du service offert par le mode ferroviaire, etc.





Les techniques de fret ferroviaire SOURCE RFF

Le passage de la technique «conventionnelle» de transport des marchandises à d'autres modes de transport suppose la mise en place de chantiers adaptés ou la création de plates-formes d'autoroute ferroviaire. Ces différentes techniques constituent ce que l'on appelle le transport combiné ou le «ferROUTAGE».

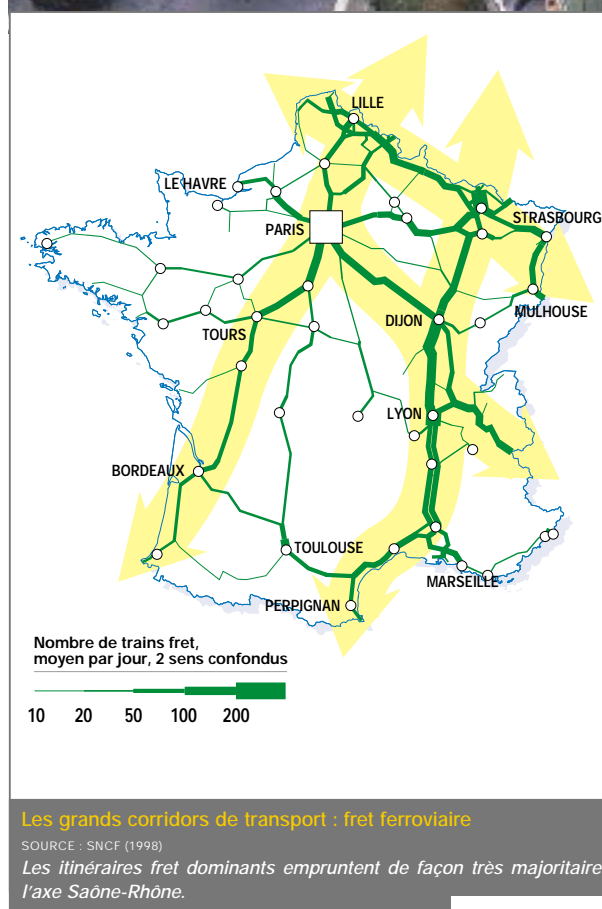
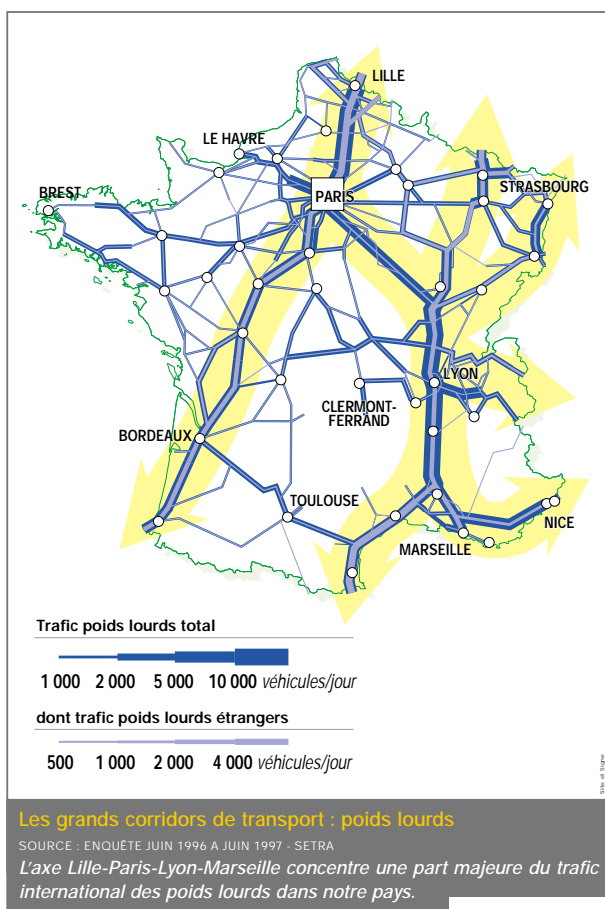


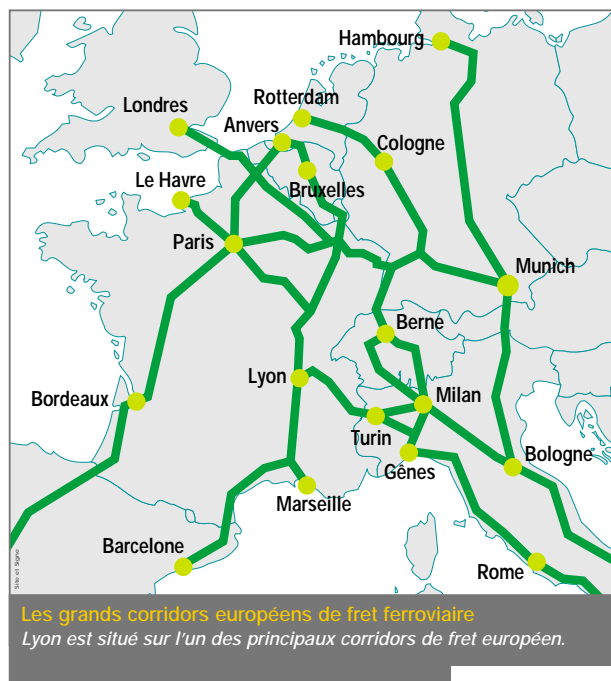
L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?



■ Les trafics empruntent désormais de grands «corridors» européens

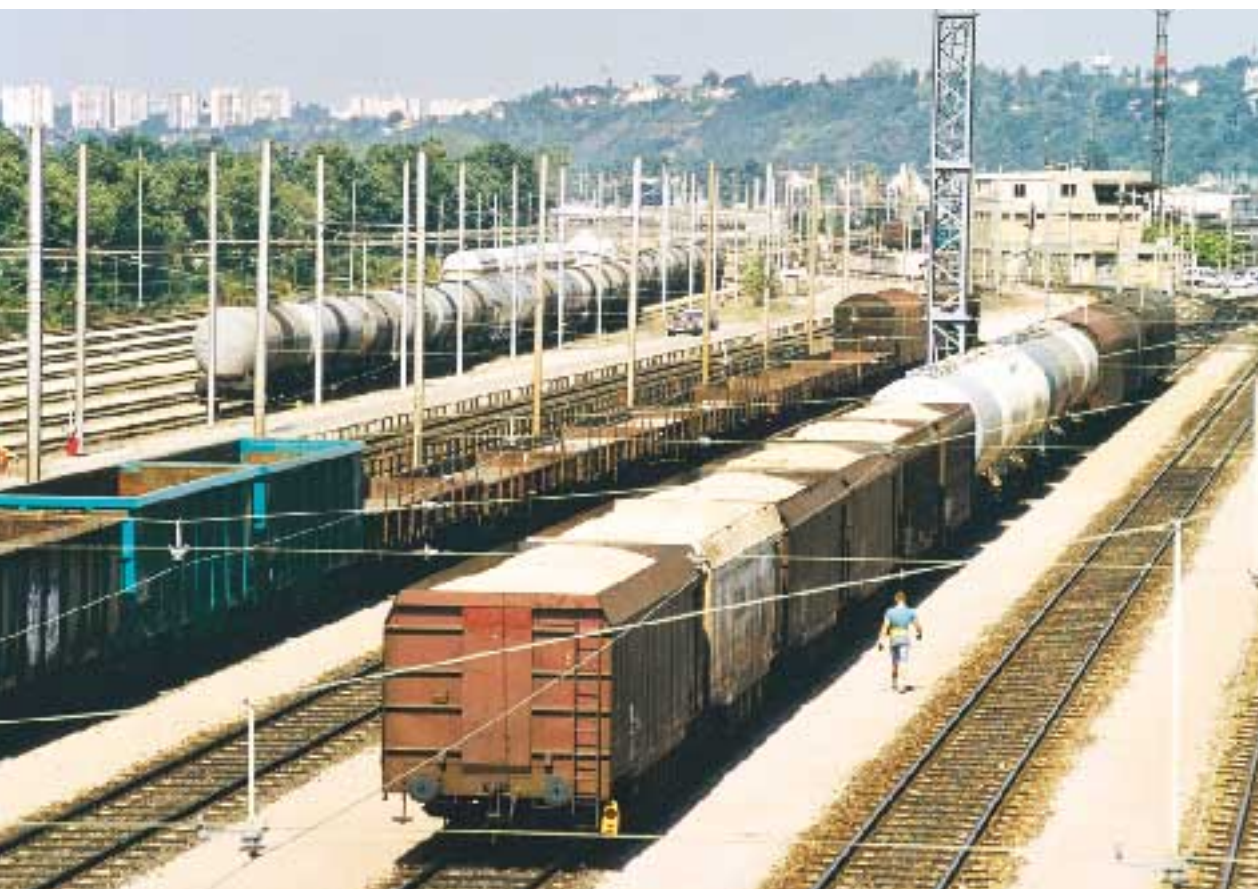
Actuellement, les trafics fret routier et ferroviaire se concentrent de plus en plus sur de grands «corridors» de transports qui traversent la France et correspondent aux itinéraires Nord-Sud entre le Benelux et l'Espagne, via Paris et Bordeaux, et surtout entre l'Allemagne et l'Arc méditerranéen (Italie, Espagne), via Lyon ou traversant la Suisse ou l'Autriche. La gestion de ces grands corridors fait progressivement l'objet d'une démarche commune de la part des pays de l'Union européenne.



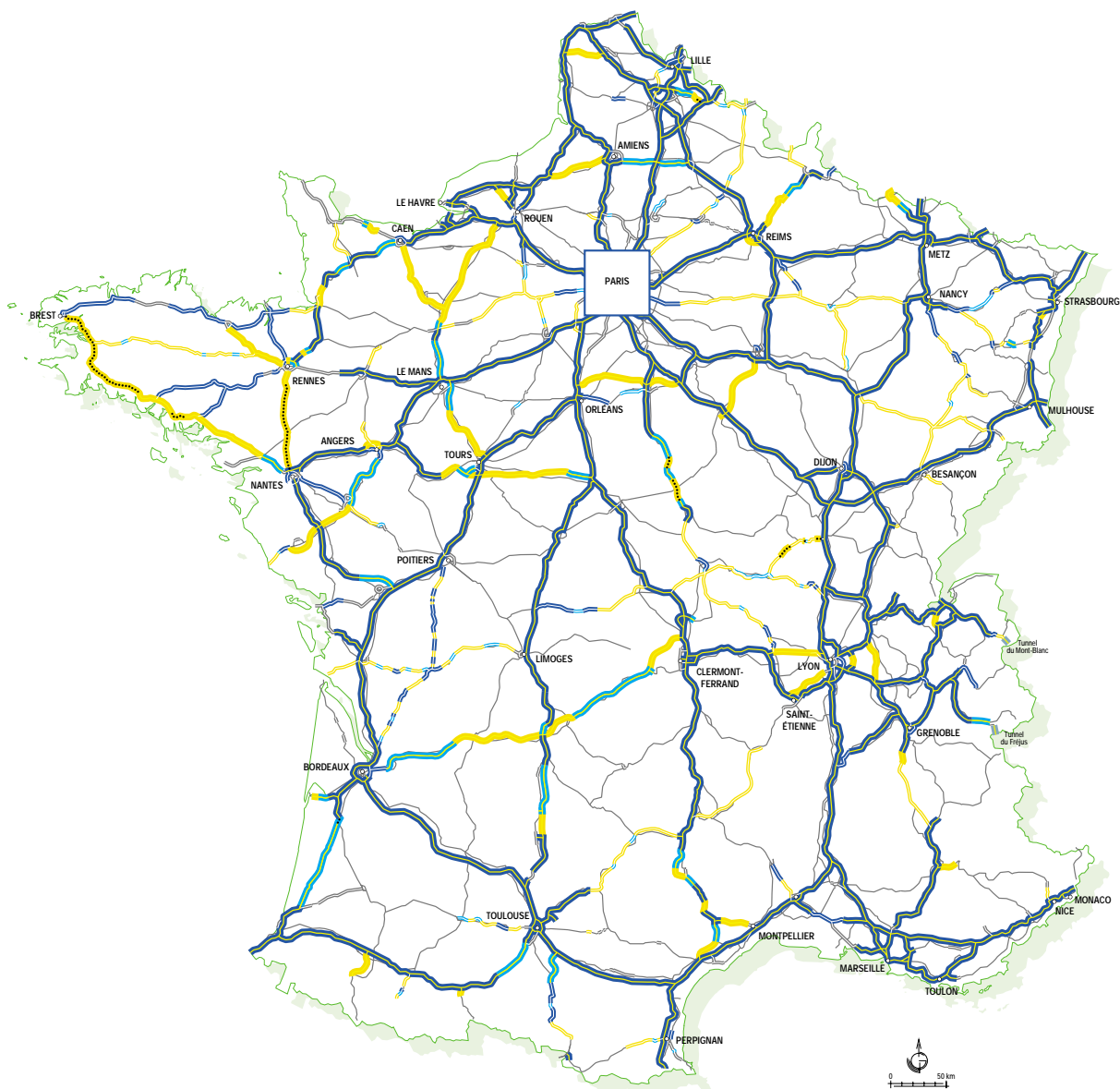


POURQUOI LE MODE ROUTIER A-T-IL AUTANT PROGRESSÉ ?

Différentes causes expliquent le développement du mode routier pour les marchandises, parmi lesquelles, l'évolution des produits transportés et des modes de production. Le développement de produits manufacturés à forte valeur ajoutée, la spécialisation des unités de production générant de plus en plus de relations d'approvisionnement en amont et en aval et la gestion en «flux tendus», ont profité au transport routier, qui offre davantage de souplesse et de fiabilité de livraison. D'autre part, l'offre d'infrastructures a facilité cette évolution. Le réseau autoroutier est ainsi passé de 4 682 km en 1980 à 8 654 km en 2000, au bénéfice de la circulation des voitures comme des poids lourds avec, dans le même temps, une réduction des réseaux ferrés classiques (des lignes fret de seconde importance ont ainsi été fermées) et fluviaux (concentration sur les axes à grand gabarit), alors que le réseau à grande vitesse s'est développé pour les voyageurs. Enfin, les politiques tarifaires et réglementaires n'ont globalement pas diminué l'attractivité de la route par rapport aux autres modes de transport.



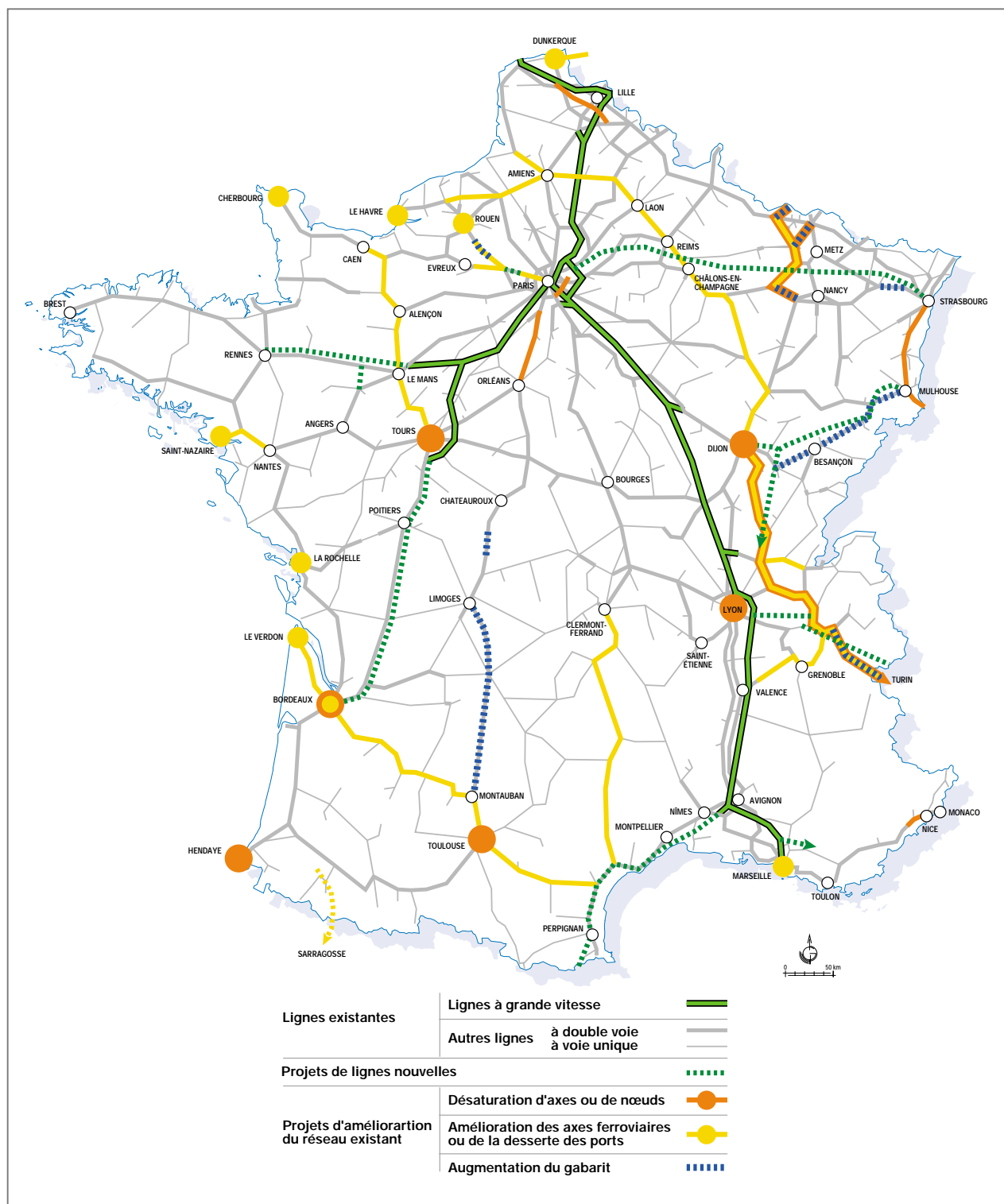
L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?



	En service	En travaux	En cours d'étude
Autoroutes (2x2 voies et +)			
Voies express			
RN à 2x2 voies			
RN à 2, 3, et 4 voies			

DRIAS et SAGUET

Routes nationales et autoroutes, état d'avancement au 1^{er} janvier 2000 SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT-DIRECTION DES ROUTES
 Le réseau autoroutier et routier rapide a doublé en vingt ans. En 2000, les autoroutes françaises représentaient plus de 8 500 km.



Le réseau ferroviaire existant et les projets à l'étude SOURCE : RFF

En dépit de la progression des lignes à grande vitesse, le développement du réseau ferroviaire français n'a pas suivi le rythme de celui des autoroutes.



L'évolution du transport de voyageurs

■ L'explosion de la mobilité

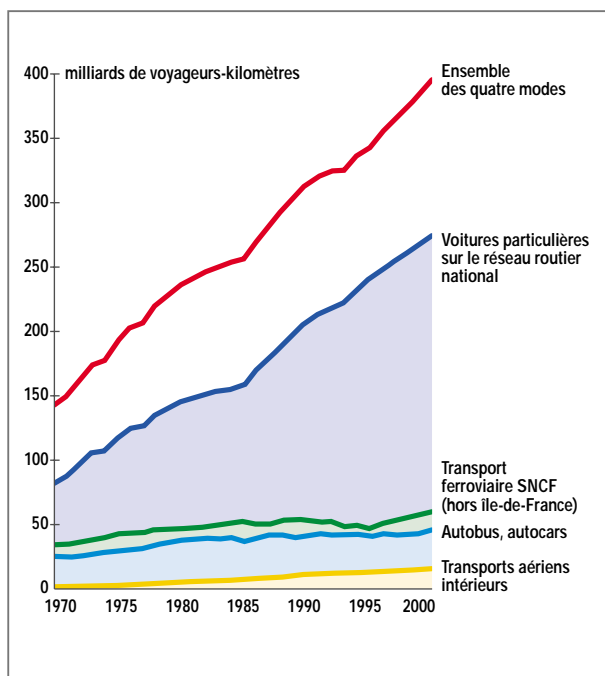
Depuis une trentaine d'années, on assiste à une véritable « explosion » de la mobilité des personnes sur le territoire français. Les trafics voyageurs assurés par les trois modes (air, fer, route) sont ainsi passés de près de 400 milliards de voyageurs-kilomètres (c'est-à-dire l'addition des kilomètres parcourus pendant un an) à plus de 800 milliards aujourd'hui y compris les déplacements locaux. La croissance des revenus, le développement du parc automobile (près de 80 % des ménages sont motorisés) et l'évolution plus générale des modes de vie expliquent cette augmentation. Comme pour le fret, la progression du trafic routier a été plus rapide que celle du train.

■ L'automobile est le mode de transport privilégié...

Qu'il s'agisse de déplacements interurbains ou urbains et périurbains, la voiture reste le mode de déplacement privilégié des Français. Ainsi le trafic routier sur le réseau national a-t-il progressé en moyenne de 4,6 % par an depuis vingt ans, profitant d'un niveau de service élevé et de l'extension du réseau autoroutier. Dans les villes et dans les agglomérations, l'automobile a également pris une place prédominante et les transports collectifs s'y maintiennent, dans la plupart des cas, à un niveau modeste, avec une diminution des modes non motorisés, marche à pied et vélo. L'étalement urbain qui caractérise la plupart des agglomérations françaises s'est accompagné d'une augmentation importante des distances parcourues en voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail (+ 66 % en quinze ans), favorisée par la création d'infrastructures routières (pénétrantes, rocades, etc.).

LES DÉPLACEMENTS VONT-ILS CONTINUER À CROÎTRE ?

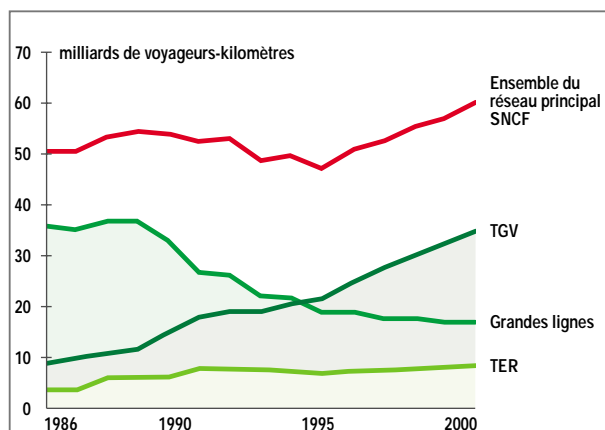
L'augmentation des déplacements de personnes et de marchandises, liée à la croissance, à l'évolution des modes de production et des modes de vie, peut-elle être maîtrisée ou freinée par des mesures de régulation ? Le contexte européen est un facteur important, car il est nécessaire d'harmoniser les mesures prises par chacun des pays pour profiter des effets positifs d'un système de transport efficace et éviter une concentration des entreprises vers les zones les plus favorables aux transports. La France, à travers les schémas de services collectifs de transport, a fait le choix d'un scénario de croissance dans lequel les déplacements vont continuer à s'accroître, mais en reportant de façon volontariste une part importante de cette progression sur les transports collectifs et les modes alternatifs à la route. La Commission européenne propose des orientations similaires, avec la publication, le 12 septembre 2001, du « livre blanc » sur les transports.



Évolution des trafics de voyageurs en France depuis 1970 et part des différents modes (hors voirie locale) SOURCE : DAEI-SES

RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES TRANSPORT DE LA NATION

L'explosion de la mobilité depuis une trentaine d'années est principalement due à la croissance des déplacements individuels effectués en automobile.

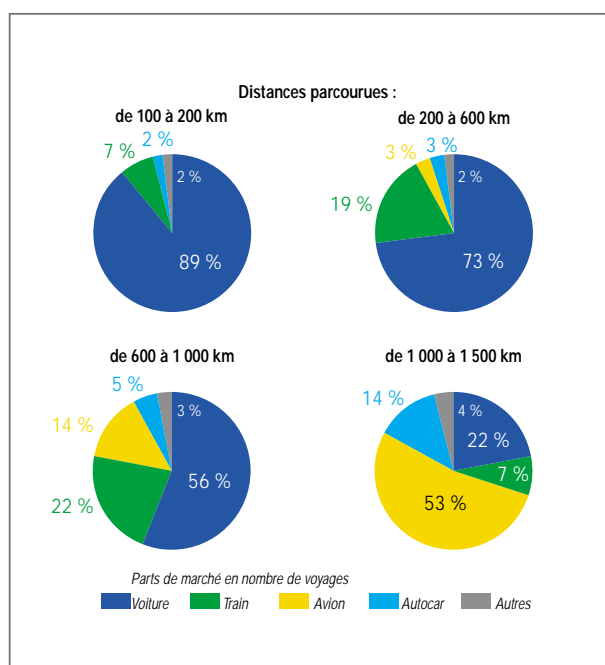


Évolution du trafic principal de la SNCF (hors réseau Île-de-France) de 1986 à 2000 SOURCE : SNCF

Depuis 1997, le réseau ferré connaît une progression de trafic due en particulier aux TGV, qui concentrent désormais 58 % du trafic ferroviaire hors Île-de-France.

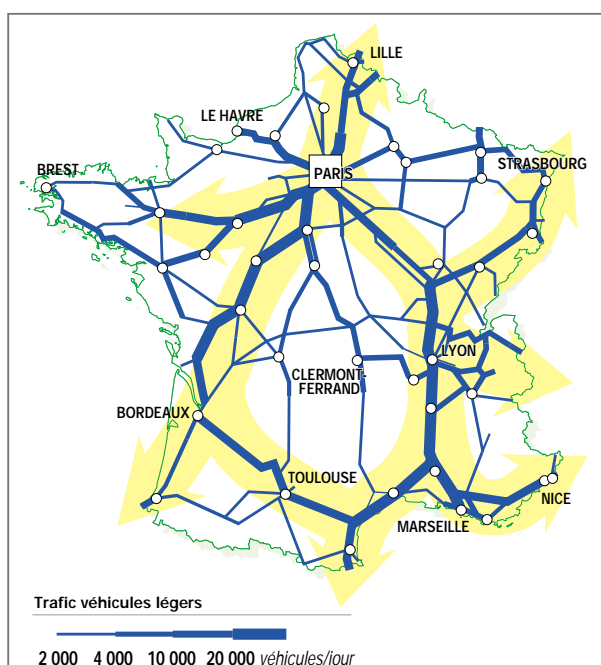
■ ... mais les autres modes progressent aussi en volume

Cela n'empêche pas les autres modes de progresser aussi. Le transport aérien a connu, depuis le début des années 1970, un rythme de croissance soutenu, plus important toutefois sur le trafic international que sur les vols domestiques. Le trafic ferroviaire de voyageurs a progressé entre 1970 et 1985 pour se stabiliser ensuite. Depuis 1997, il connaît à nouveau une hausse, liée notamment à la mise en service de nouvelles dessertes et à une tarification plus attractive. Le trafic TGV représente aujourd'hui 58 % du trafic de l'ensemble du réseau hors Île-de-France.



Les modes de transport de voyageurs les plus attractifs selon la distance SOURCES : SDT 1999, SOFRES DIRECTION DU TOURISME

La domination de l'automobile dans les déplacements voyageurs ne décline significativement qu'à partir d'une distance supérieure à 600 km.



Trafic véhicules légers

2 000 4 000 10 000 20 000 véhicules/jour

Les grands corridors de transport : véhicules légers

SOURCES : ENQUÊTE JUIN 1996 - JUIN 1997 SETRA

Pour les seuls véhicules légers, le trafic est davantage réparti sur l'ensemble du territoire.



Les orientations pour l'avenir : une nouvelle politique pour la France, en cohérence avec les orientations européennes

Les évolutions constatées, tant dans le domaine du transport des marchandises que dans celui des voyageurs, ont conduit les pouvoirs publics à intervenir fortement en faveur d'un rééquilibrage entre les modes et d'une meilleure prise en compte des besoins de la population et des entreprises, dans une perspective de préservation de l'environnement et d'un développement durable.

■ Une meilleure prise en compte des besoins de la population et des entreprises

Les «Schémas multimodaux de services collectifs de transport», institués par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, dite loi Voynet, définissent les grandes orientations de la politique que le gouvernement souhaite mettre en œuvre.

En ce qui concerne les transports de voyageurs et de marchandises, cette politique vise à répondre aux besoins de transports et de déplacements pour les vingt prochaines années dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales de notre société. Les principes d'action retenus sont les suivants : mieux utiliser les réseaux existants avant de s'engager dans la réalisation de nouvelles infrastructures, favoriser les complémentarités entre modes de transport, limiter les nuisances et enfin orienter la demande de transport à long terme pour mieux la maîtriser.

■ Un nouvel équilibre entre les modes de transport et de déplacement

L'objectif recherché par le gouvernement est de parvenir à terme à un nouvel équilibre entre les modes de transport et de déplacement. Cette approche se traduit par une double priorité :

- Pour les transports interurbains de marchandises, la priorité est donnée au fret ferroviaire et aux modes alternatifs à la route, avec notamment l'objectif d'un triplement du trafic ferroviaire fret à l'horizon 2020, le développement du transport maritime et la valorisation de la voie d'eau (fleuves et canaux).
- Pour les déplacements urbains, la priorité est donnée aux transports collectifs (les Plans des déplacements urbains, mis en place par les collectivités locales avec le soutien de l'État, traduisent cette priorité et visent notamment à limiter la circulation automobile dans les centres-villes).

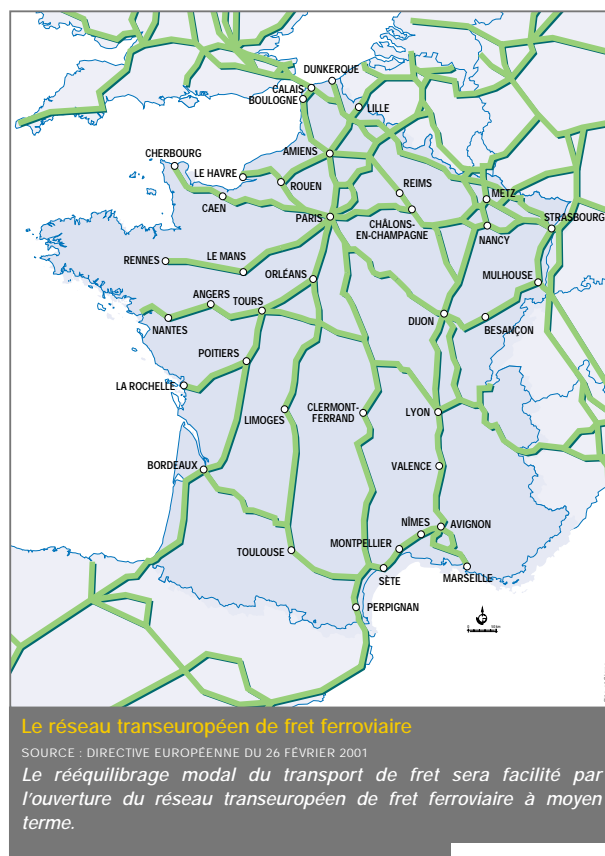


■ Cinq axes stratégiques pour une nouvelle politique des transports en France

Cinq axes stratégiques en découlent :

- le développement de liaisons internationales de voyageurs, grâce à un réseau de plates-formes aériennes à vocation internationale et le développement de services ferroviaires rapides,
- l'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne, avec la constitution du réseau transeuropéen de fret ferroviaire (le RTEFF) et la mise en valeur d'un axe majeur Nord-Sud français (baptisé la Magistrale Eco-Fret),
- le bon fonctionnement des grands «corridors» de transports internationaux, et notamment les axes qui supportent aujourd'hui les plus grandes concentrations des flux, par le développement d'axes alternatifs, des aménagements de capacité et des contournements d'agglomération,
- l'organisation multimodale des liaisons transalpines et pyrénéennes,
- et enfin le développement des transports collectifs urbains et intercity.

Pour agir efficacement sur les déplacements routiers, deux méthodes sont proposées : développer une offre multimodale de transport à longue distance et adapter l'offre routière, en priorité par l'aménagement d'itinéraires alternatifs, une stratégie volontariste d'exploitation et de modulation des péages, et l'aménagement de contournements d'agglomération.



L'ambition de cette politique est donc bien de répondre à l'accroissement du volume des déplacements, mais en reportant une part importante de cette croissance sur les modes alternatifs à la route et sur les transports collectifs. En favorisant ce rééquilibrage modal et en recherchant au maximum la valorisation des infrastructures existantes, cette nouvelle politique de transport doit contribuer à améliorer la sécurité, limiter les nuisances et lutter contre l'effet de serre, objectifs communs à la plupart des pays développés. Ce scénario «multimodal volontariste», objectif du gouvernement, s'efforce ainsi d'arbitrer entre les besoins de l'économie, l'équité sociale, l'emploi et la préservation de l'environnement, qui définissent le développement durable.



L'évolution des transports en France et en Europe : comment se développer durablement ?



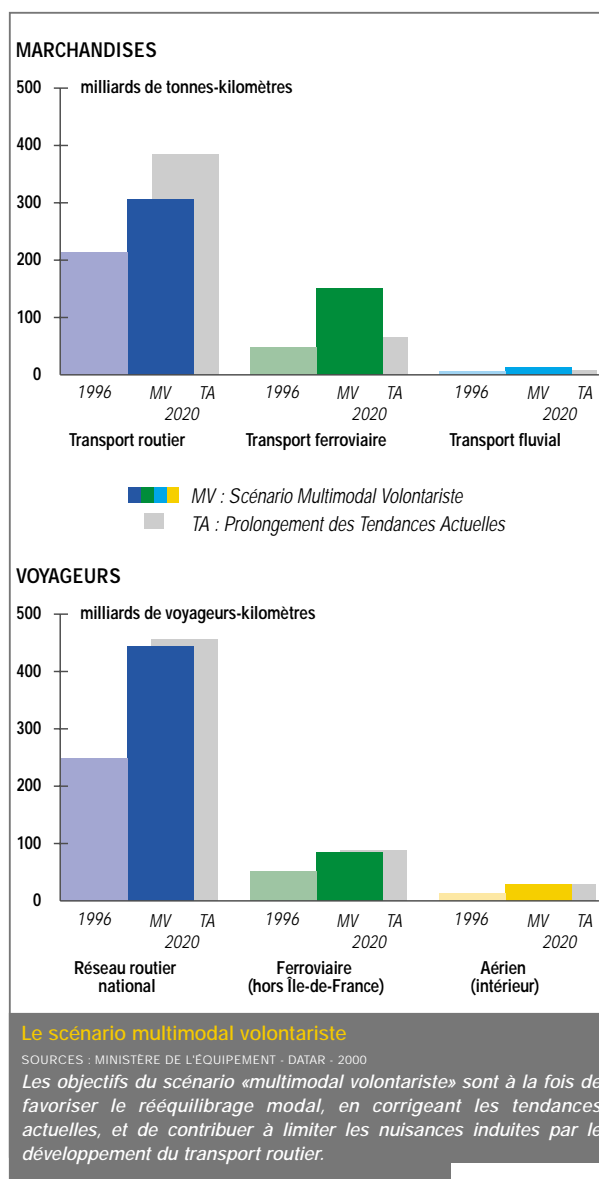
LES OBJECTIFS DE L'ÉTAT EN QUELQUES CHIFFRES

> Pour les marchandises :

Le transport ferroviaire génère dix fois moins d'émissions polluantes que la route et consomme trois fois moins d'énergie. Malheureusement, le trafic actuel de fret sur l'ensemble du réseau ferroviaire n'atteint que 55 milliards de tonnes-kilomètres par an (soit, de façon abrégée, 55 Gtk), alors qu'il est évalué à plus de 200 Gtk pour la route. En 2020, ce sont plus de 450 Gtk qu'il s'agit de répartir entre les deux modes. L'objectif que s'est fixé le gouvernement est d'atteindre, pour le transport de fret ferroviaire, un trafic de 100 Gtk en 2010 et de 150 Gtk en 2020, soit un triplement en vingt ans. Ceci nécessite pour Réseau Ferré de France, gestionnaire des infrastructures, la mise en œuvre d'un réseau dimensionné en fonction de ces objectifs. Cela signifie pour les transporteurs (la SNCF et les autres opérateurs européens habilités) une capacité à offrir un service marchandises de plus en plus attractif. La réalisation de cet objectif permettra d'engager un rééquilibrage entre les modes, mais elle n'évitera pas la croissance globale du trafic routier, qui passera de 200 Gtk à 300 Gtk environ en 2020, soit une augmentation de 100 Gtk, comme le ferroviaire. Sans mesures de rééquilibrage, la quasi-totalité de l'augmentation se porterait sur la route.

> Pour les voyageurs :

Les déplacements ferroviaires et routiers interurbains passeront de 300 à 530 milliards de voyageurs-kilomètres environ d'ici 2020. 200 milliards de voyageurs-kilomètres supplémentaires devront être assurés en 2020 sur la route (soit une augmentation de 80 %), et 30 milliards de voyageurs-kilomètres supplémentaires sur le fer (soit + 60 %).



POURQUOI A-T-ON ATTENDU POUR TRANSFÉRER UNE PART DU TRAFIC ROUTIER SUR LE MODE FERROVIAIRE ?

La prédominance de l'automobile et du transport routier est un phénomène majeur de société. En outre, au cours des vingt dernières années, le développement du service ferroviaire s'est porté sur la grande vitesse, avec des lignes nouvelles et un matériel nouveau. Le réseau classique ne s'est pas développé et la perception des services, tant pour les trains classiques de voyageurs que pour les marchandises, s'est dégradée. Il est désormais reconnu que le mode ferroviaire est une alternative et un complément indispensable à la route dans deux domaines : les déplacements périurbains et intercités de voyageurs, et le transport des marchandises à moyenne et longue distance. C'est précisément dans ces deux domaines que plusieurs sections du réseau et notamment le nœud ferroviaire lyonnais, déjà saturé, sont un frein au développement du service. Ce dernier génère des conflits entre les trains, avec pour conséquences un service moins ajusté aux besoins des voyageurs, un manque de fiabilité des horaires, l'impossibilité de créer des trains nouveaux et des conditions commercialement moins intéressantes pour le transport du fret. Ceci explique en partie les difficultés rencontrées jusqu'à présent pour opérer ce transfert de façon plus systématique.

LE «LIVRE BLANC» DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

La Commission européenne a publié le 12 septembre 2001 un «livre blanc» sur la politique des transports à l'horizon 2010. Il fait suite au précédent document de 1992 dont il dresse le bilan, constatant un déséquilibre entre les modes. Dans un contexte de croissance de la demande et dans une logique de développement durable, l'objectif est, sans restreindre la mobilité des personnes et des biens, de revitaliser les modes alternatifs à la route, notamment le rail, en particulier pour les marchandises. Les mesures envisagées sont la suppression des goulets d'étranglement ferroviaires, la tarification, la réglementation, ou encore la recherche dans des domaines comme l'intermodalité. La qualité du transport routier doit aussi être améliorée par la modernisation de la profession, le renforcement de la sécurité routière et la recherche de véhicules propres et économes.





La situation de la métropole lyonnaise et ses enjeux de développement

La particularité historique de la métropole lyonnaise - concilier la réalité d'un axe de transit Nord-Sud avec les besoins de déplacement croissants d'une agglomération dynamique au plan économique - est devenue source de difficulté, en termes fonctionnels et d'image.

L'état des lieux des déplacements dans l'agglomération lyonnaise

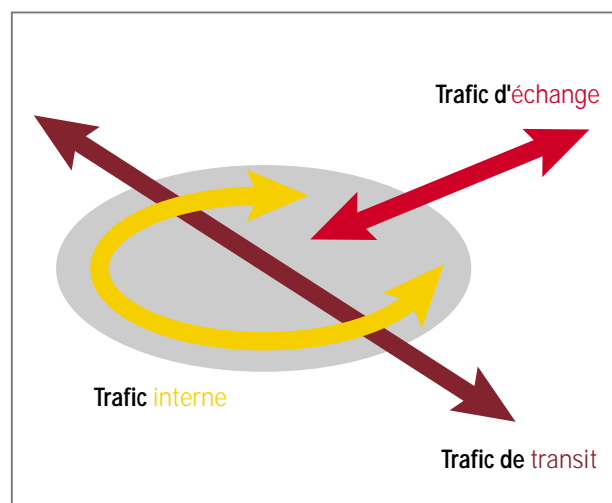
En matière routière :

■ Une situation historique favorable à l'automobile

Le centre-ville de l'agglomération lyonnaise est très ouvert à l'automobile. Cinq autoroutes convergent vers Lyon et un axe autoroutier majeur (A6-A7) traverse l'hypercentre. Du fait de la présence incomplète de «bouclages» protecteurs (périphériques ou rocade plus éloignés) ou d'infrastructures permettant de diluer les entrées de véhicules ou d'écarter les trafics de transit ou de grands échanges, la protection du centre de l'agglomération n'est pas assurée et son engorgement automobile est de plus en plus important.

Plusieurs raisons en sont à l'origine. La géographie de Lyon, avec la présence de collines isolant l'Ouest lyonnais rendait l'exercice plus difficile. La création de contournements pour protéger les centres secondaires n'a pas pu être systématisée. Les choix en matière de stationnement n'ont pas été dissuasifs. Les transports en commun, en dépit d'investissements importants, ne sont pas encore suffisamment attractifs (5 % seulement disposent d'un itinéraire en site propre, par exemple).

Quant au transport ferroviaire, il n'est généralement pas perçu comme concurrentiel par rapport à l'automobile, ni en prix ni en fréquence. Enfin, la pratique individuelle de l'intermodalité (voiture + transport en commun, par exemple) reste faible dans l'agglomération, malgré la création récente de parcs relais.



Les trois types de trafic

Dans la plupart des grandes agglomérations, trois types de trafic se cumulent : le trafic interne, le trafic d'échange et le trafic de transit. Seul ce dernier type de trafic est susceptible d'être écarté de l'agglomération.



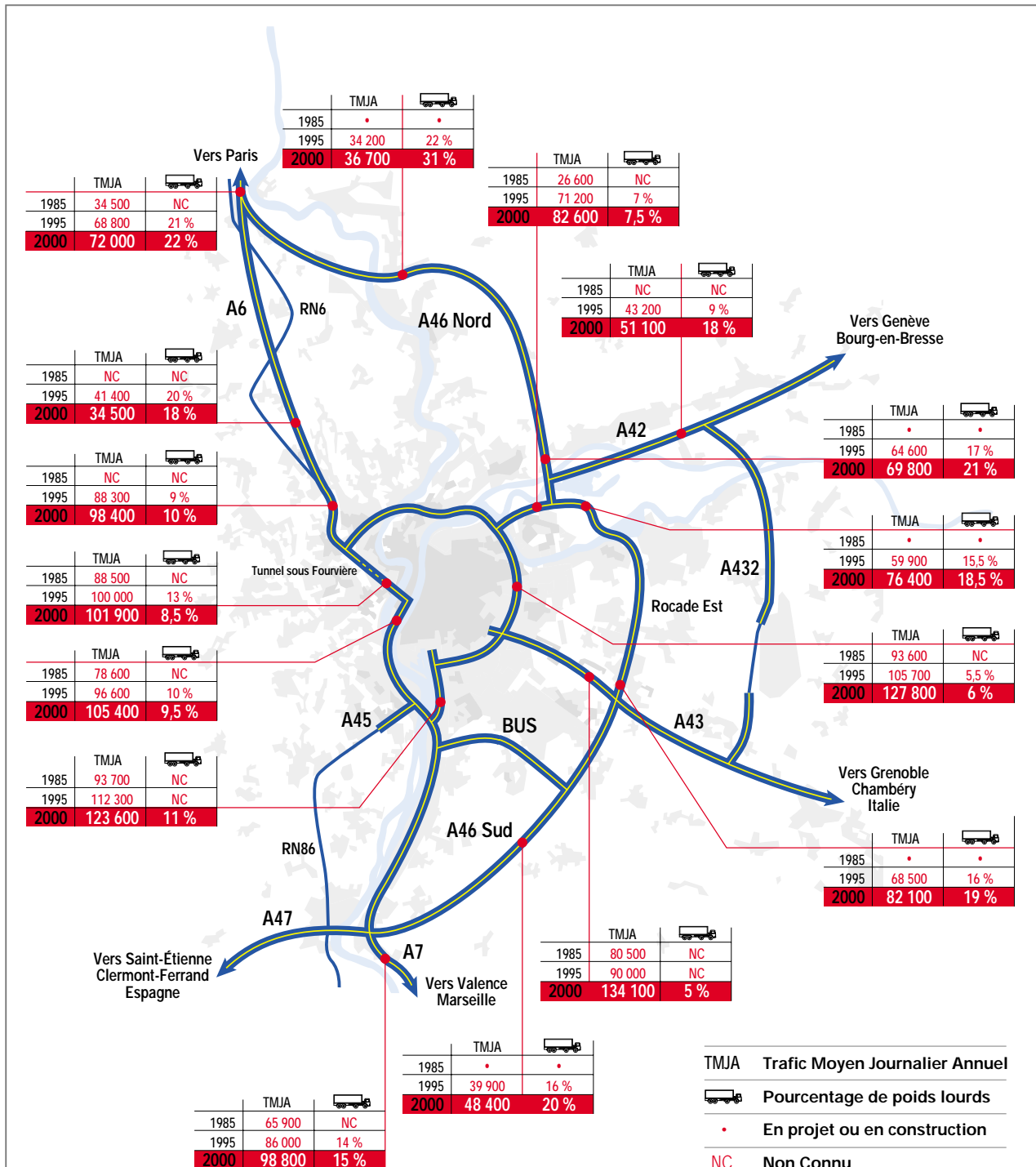
Autoroutes et voies express ————
 Principales voies routières structurantes ————
 Voie navigable à grand gabarit ————

Lignes à grande vitesse ————
 Voies ferrées (1 voie / 2 voies et plus) ————
 Principales gares ■
 Principales gares de fret □

Les infrastructures de transport actuelles de l'agglomération lyonnaise SOURCE : DRE RHÔNE-ALPES

Le fort développement des infrastructures de transport a créé historiquement une situation favorable à la croissance du trafic automobile dans l'agglomération lyonnaise, qu'il faut aujourd'hui maîtriser davantage.

La situation de la métropole lyonnaise et ses enjeux de développement



Évolution des trafics sur les principaux axes routiers et autoroutiers depuis 15 ans SOURCE : DDE DU RHÔNE

La proportion de poids lourds dans le trafic total est variable sur l'ensemble de l'agglomération, mais très significative (jusqu'à 20 ou 30 %) sur plusieurs axes majeurs (A6-A7, A46 Nord et Sud, rocade Est).

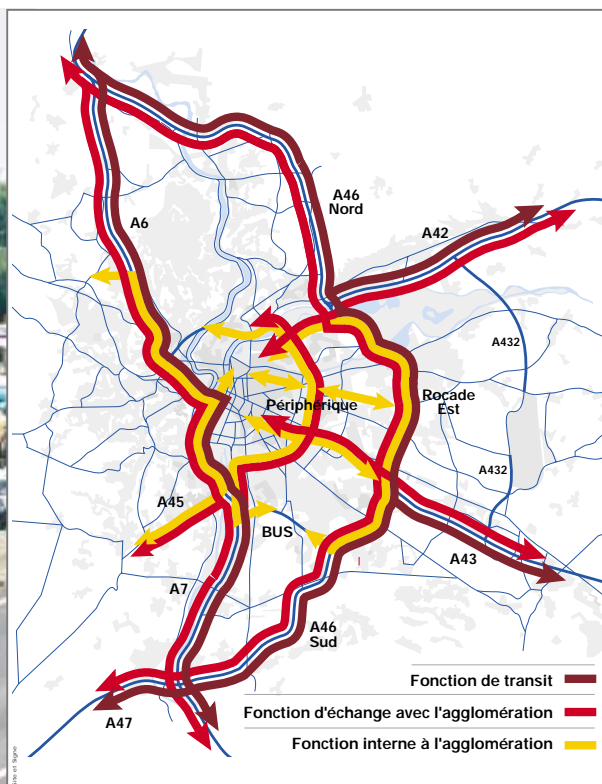
POURQUOI LA ROCADE EST N'A-T-ELLE PAS RÉSOLU CES PROBLÈMES ?

À une époque où les flux étaient peu importants, le passage de l'autoroute au centre de Lyon, par le tunnel de Fourvière, a permis d'améliorer à la fois le passage des véhicules en transit et le franchissement du relief par le trafic interne à l'agglomération. Puis, entre 1970 et 1990, les flux ont plus que doublé. Ce passage étant saturé, un autre itinéraire a été mis en place. La rocade Est, composée de deux tronçons d'autoroute encadrant une route nationale à 2x2 voies, avec de nombreux diffuseurs et construite sur le tracé prévu pour une « rocade des villages », offre ainsi une capacité supplémentaire, mais ne permet pas la séparation des flux de transit et des flux internes à courte distance.

À l'ouverture de la rocade Est, le tunnel de Fourvière a vu son trafic décroître, mais il est revenu très rapidement à un niveau comparable. En fait, la capacité supplémentaire a surtout été absorbée par l'augmentation des mouvements internes à l'agglomération. Il en découle plusieurs types de problèmes : les bouchons aux heures de pointe du matin et du soir, au niveau du tunnel sous Fourvière et des échangeurs de la rocade Est, les accidents, fréquents et parfois graves, surtout sur la rocade Est, les nuisances (bruit, pollution de l'air) dans des zones fortement urbanisées.

Dans les périodes de pointes liées aux vacances d'été ou d'hiver, la rocade Est a amélioré l'écoulement des flux de transit au droit de Lyon, mais des bouchons demeurent, là comme sur d'autres sections (Valence-Orange notamment). L'adjonction de la rocade Est permet également une meilleure gestion des itinéraires par le biais du système Coraly avec la possibilité, en cas d'accident, de diriger les trafics sur un autre itinéraire.

L'interdiction totale du tunnel de Fourvière aux poids lourds en transit a été expérimentée. Actuellement, les poids lourds sont interdits dans le sens Sud-Nord sous le tunnel de Fourvière (sauf desserte locale), et sont autorisés dans le sens Nord-Sud, afin notamment d'éviter qu'ils ne soient trop nombreux dans le sens de la descente vers le nœud des Îles, point sensible de la rocade Est. Cette mesure a permis de réduire la croissance des bouchons sur les deux itinéraires.



Hierarchisation actuelle du réseau routier de l'agglomération lyonnaise

SOURCE : DDE DU RHONE

La plupart des infrastructures de transport traversant ou proches de l'hypercentre de l'agglomération cumulent les trois fonctions (internes, d'échanges et de transit) sans véritable hiérarchie.

La situation de la métropole lyonnaise et ses enjeux de développement



NUISANCES ROUTIÈRES : L'ÉTAT DES LIEUX

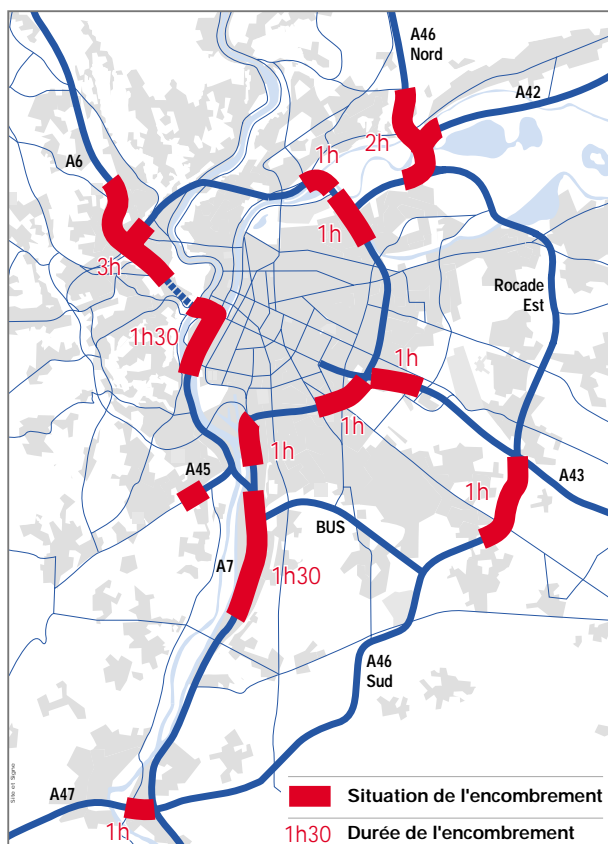
Les difficultés et les nuisances liées à l'engorgement de l'agglomération en matière de déplacements sont principalement de trois ordres : la congestion routière, le bruit et la pollution atmosphérique. Ces nuisances sont essentiellement issues du trafic local, plus important que celui de transit. Mais la présence de ce trafic externe à l'agglomération accentue les difficultés, et s'oppose à la mise en œuvre des mesures prévues pour maîtriser le trafic local.

- L'agglomération est caractérisée par une importante congestion routière tant le matin que le soir en semaine. Sur l'axe A6-A7, le nombre d'heures-kilomètres de bouchons augmente régulièrement depuis 1995 avec une progression d'environ 20 % sur cinq ans. Cette progression est nettement plus importante sur la rocade Est avec une croissance de 120 % sur la même période. La situation est aggravée en période de pointe (les vendredis et samedis des grandes migrations de vacances). Globalement, on constate une très forte augmentation des trafics en périphérie de la zone urbaine.

- Compte tenu du nombre de véhicules enregistrés chaque jour sur certains itinéraires (de 125 000 à 150 000 sur le boulevard périphérique RN 383, 100 000 sur l'A6 au Nord de Fourvière, 105 000 sur l'A7 dans la traversée de Lyon, etc.), les niveaux sonores en façade des immeubles exposés sont souvent supérieurs à 70 décibels (A) de jour et peuvent atteindre 80 dB (A) dans certains secteurs (quai Perrache, La Mulatière ou Bron-Parilly). Rappelons que le seuil au-delà duquel la gêne est considérée comme élevée est en France de 60 à 65 dB (A). La circulation des poids lourds reste importante la nuit, créant une gêne considérée comme très forte.

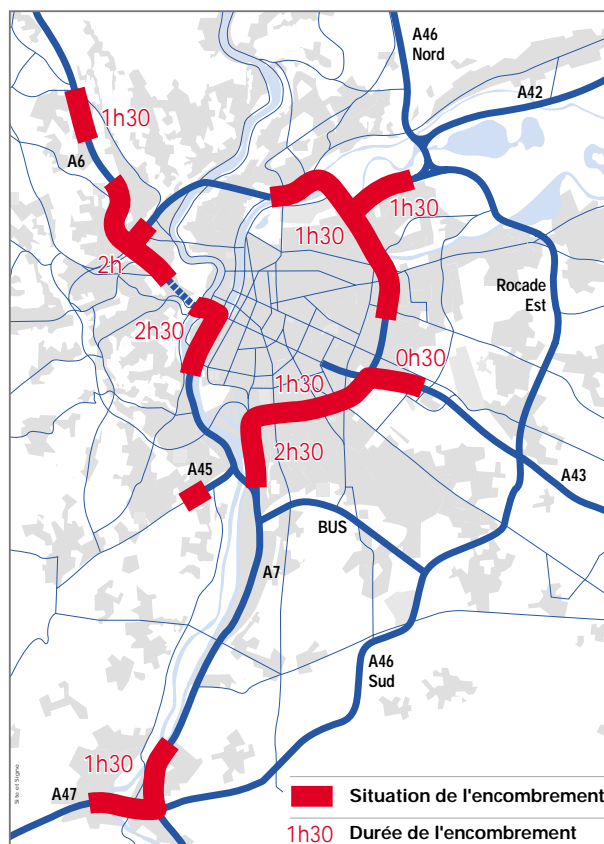
- La pollution atmosphérique a différentes causes, dont le rejet d'oxydes d'azote et de carbone, d'hydrocarbures et de particules par les automobiles est l'une des principales. Le «Plan de mesures d'urgence» mis en place dans l'agglomération lyonnaise en 1999 pour la circulation automobile peut être déclenché par le préfet dès lors que des «pics» sont constatés pour les oxydes d'azote ou l'ozone. Les émissions de dioxydes de soufre concernent très majoritairement les activités industrielles et non les transports.

Le décibel (A) ou db (A) est l'unité de mesure du bruit moyen produit par une source variable sur une période donnée (le jour ou la nuit).



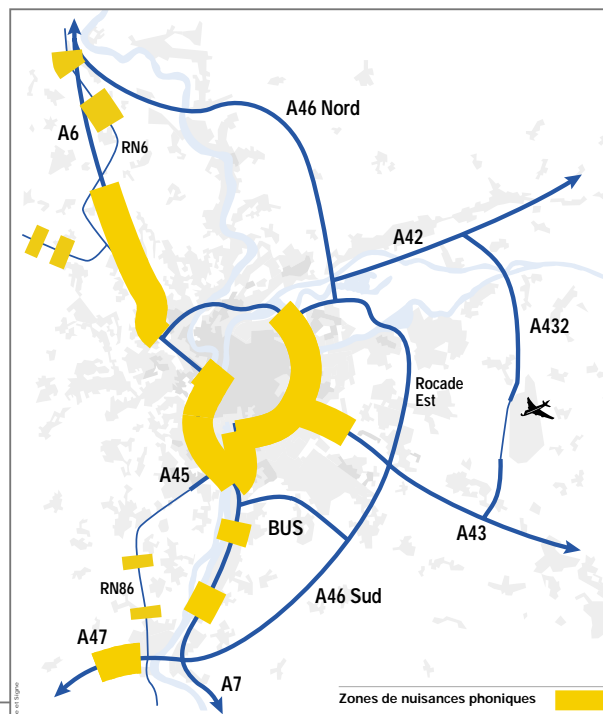
Les points de congestion sur le réseau routier et autoroutier à l'heure de pointe du matin

SOURCE : DDE DU RHÔNE

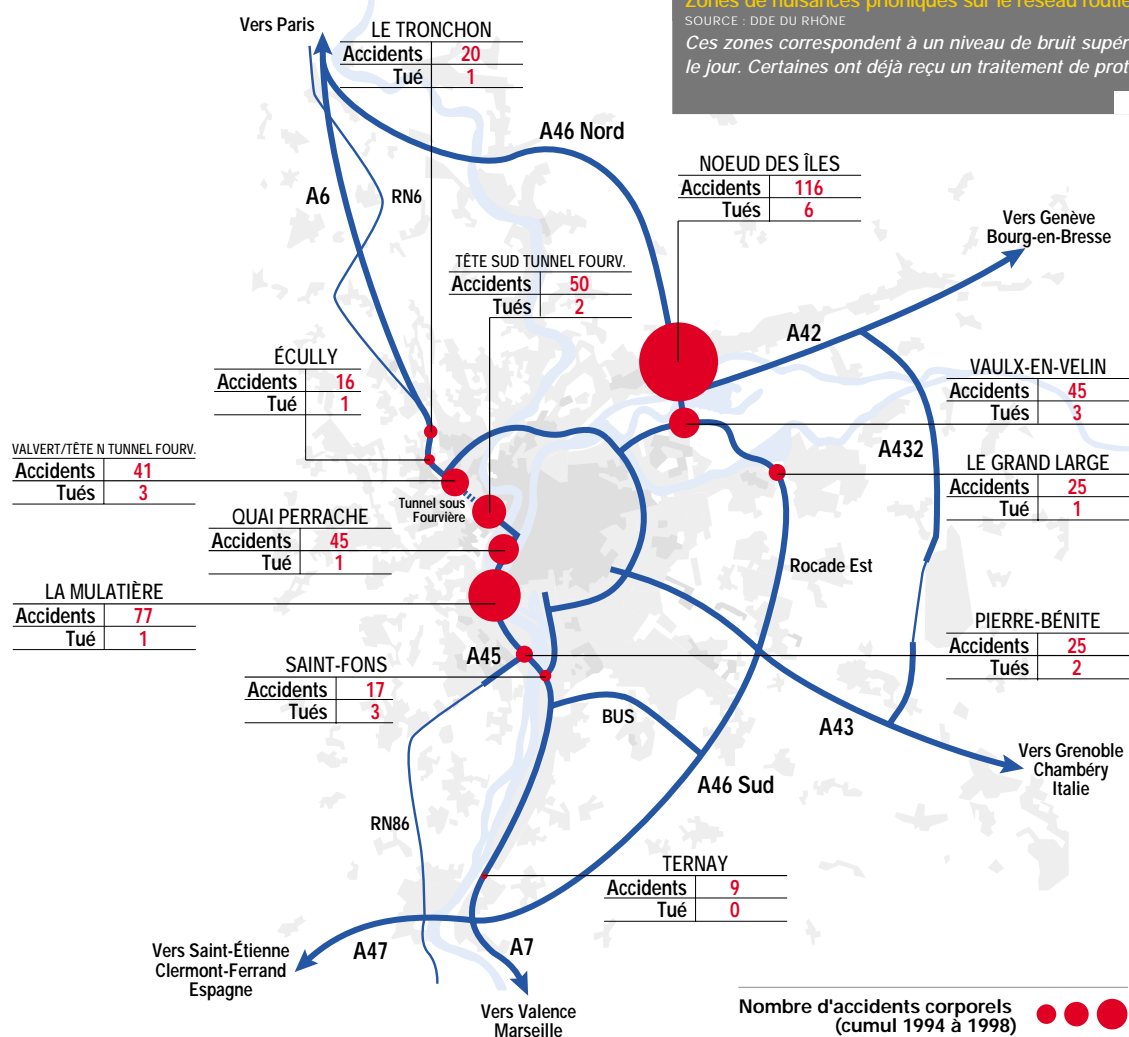


Les points de congestion sur le réseau routier et autoroutier à l'heure de pointe du soir

SOURCE : DDE DU RHÔNE



Zones de nuisances phoniques sur le réseau routier et autoroutier
 SOURCE : DDE DU RHÔNE
 Ces zones correspondent à un niveau de bruit supérieur à 70 dB (A) le jour. Certaines ont déjà reçu un traitement de protection.



Les accidents sur le réseau routier et autoroutier

SOURCE : CETE DE LYON - 1999

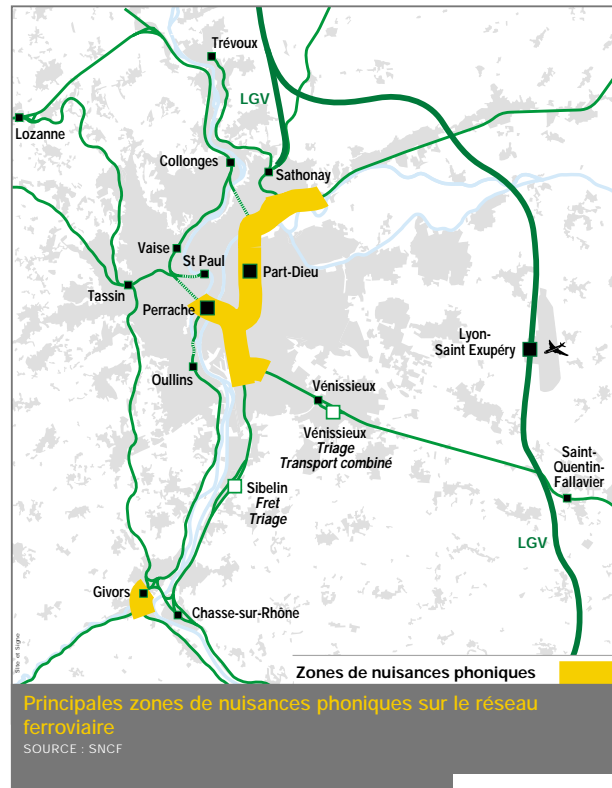


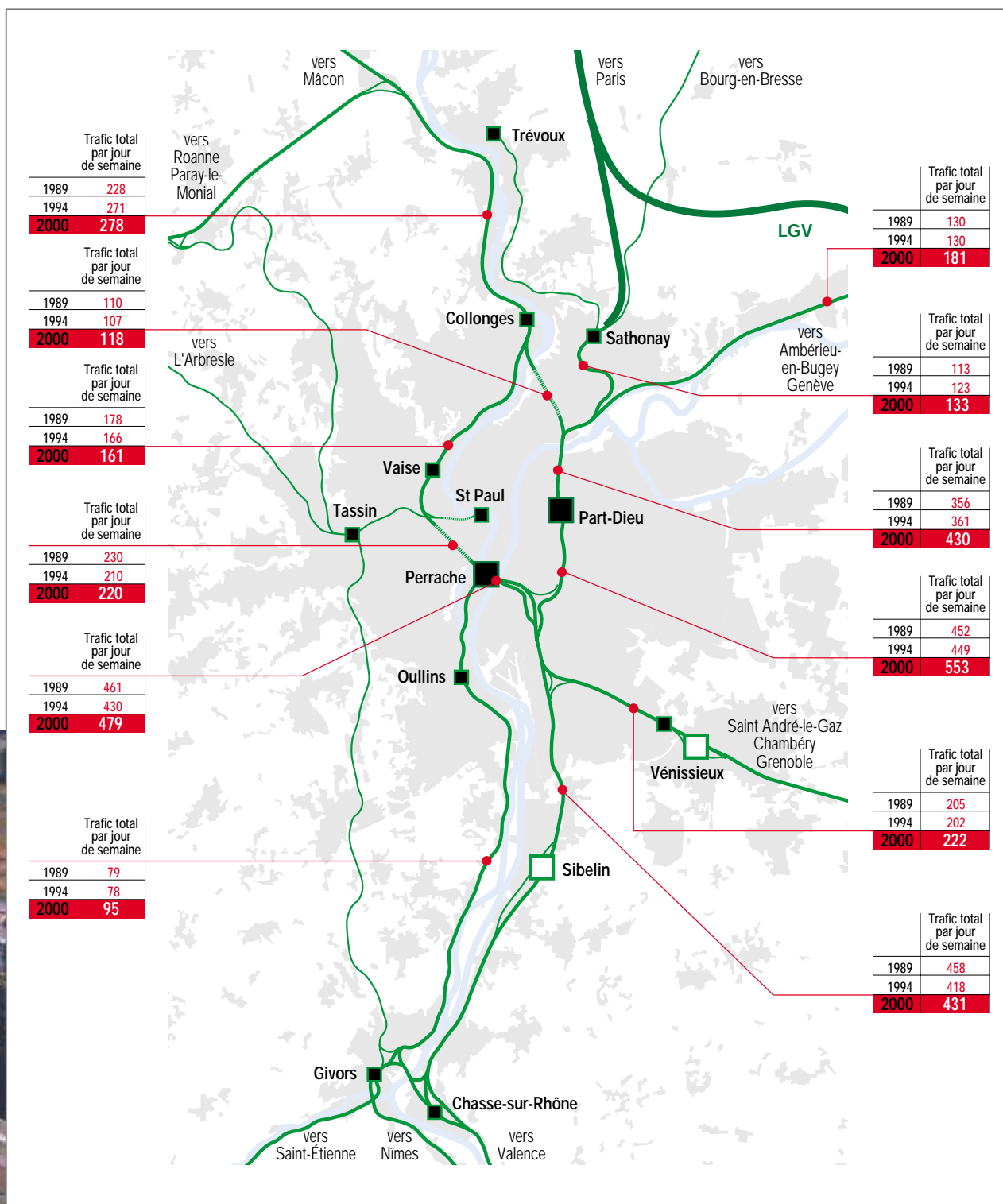
En matière ferroviaire

■ Un «nœud ferroviaire» très dense

En matière ferroviaire, la région urbaine de Lyon présente également des caractéristiques particulières. Second pôle urbain et industriel de France, elle est aussi un nœud essentiel dans les réseaux transeuropéens. Elle est, en ce sens, un lieu de convergence et de passage de flux de diverses natures - régionaux, nationaux, internationaux et de transit - qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. C'est aussi, pour les mêmes raisons, l'une des principales zones d'engorgement françaises. Cette situation est accentuée par la nature du réseau.

La saturation du «nœud lyonnais» a ainsi un double impact en matière de qualité de service. La gestion complexe de trafics diversifiés (TER, grandes lignes, TGV, fret) sur une infrastructure unique est propice aux retards et aux incidents de circulation en cascade et la vitesse effective de circulation des trains est assez faible : 30 km/h de moyenne commerciale pour le fret sur la portion Villefranche-sur-Saône/Vienne, par exemple.





Évolution du nombre de trains sur les principaux axes ferroviaires depuis 10 ans SOURCE : SNCF

La progression des trafics ferroviaires est observée principalement sur la partie Est du réseau, provoquant des problèmes d'engorgement, notamment au niveau de la gare de la Part-Dieu et de la tranchée de La Guillotière.

Pour le fret ferroviaire, cette situation est peu compatible avec les attentes de la clientèle en matière de délais, de suivi des marchandises et d'horaires d'enlèvement et de livraison, dans un univers industriel et commercial dominé par la pratique des «flux tendus» et la hausse des fréquences. Les enjeux d'une augmentation de la capacité de transport du fret posent clairement la question de la prise en compte de l'ensemble des besoins et de la mise à niveau des infrastructures.



Ces points de congestion sont préjudiciables au développement des transports collectifs et du fret ferroviaire.

TROIS SITES DE FRET DANS LAIRE MÉTROPOLITAINE DE LYON

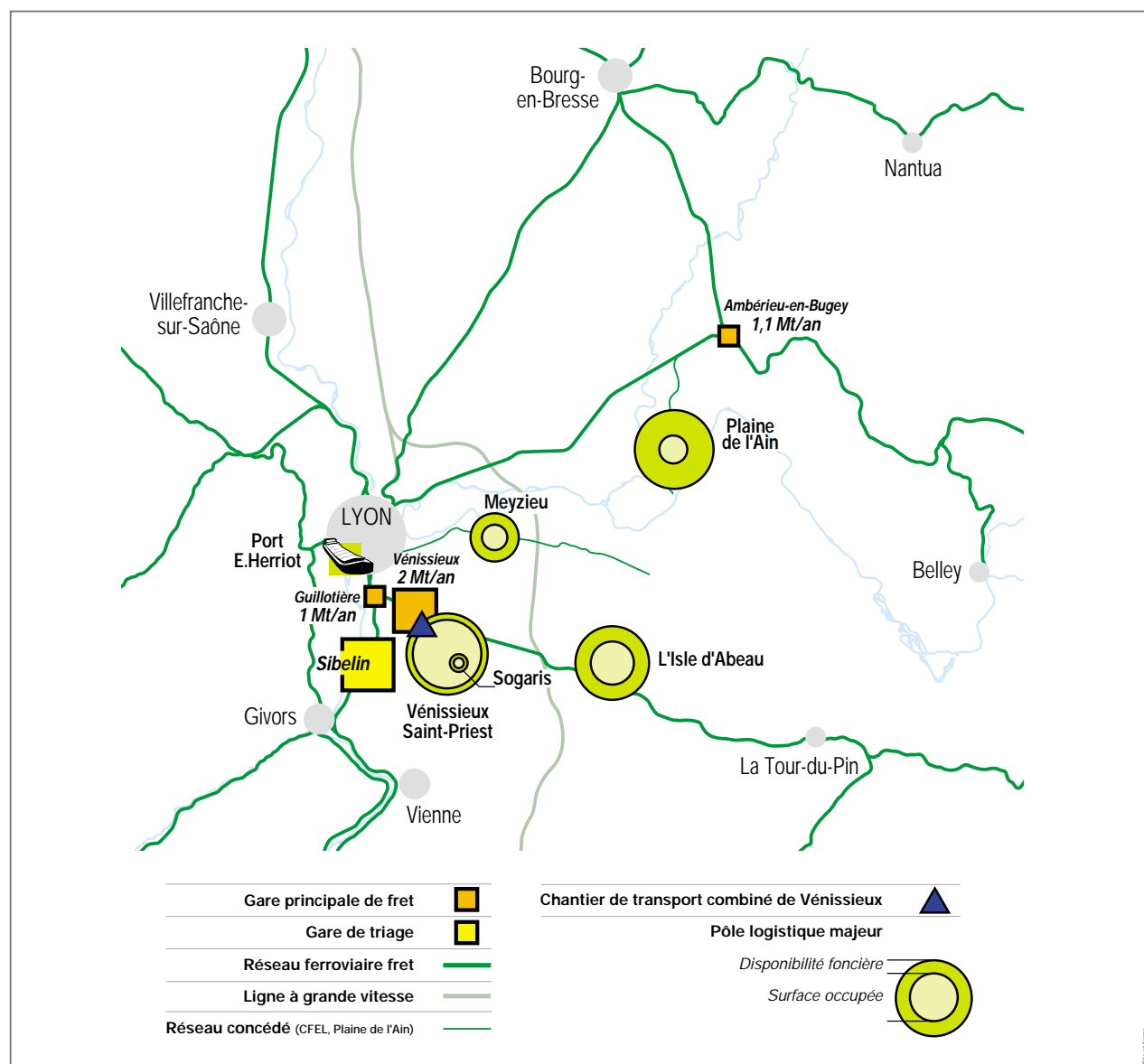
L'agglomération de Lyon accueille des flux régionaux, nationaux et internationaux dans un même espace contraint, sous la forme soit de trains entiers soit de wagons isolés. En 2000, à titre d'exemple, le volume de marchandises transportées par trains entiers depuis ou vers les entreprises ou zones d'activité équipées d'une installation ferrée s'élevait à près de 2,7 millions de tonnes dans la région SNCF de Lyon, pour 3,4 millions de tonnes de marchandises en wagons isolés. Enfin, le transport combiné rail-route traité pour l'essentiel sur le site de Vénissieux représentait environ 1,5 million de tonnes, soit l'équivalent d'environ 100 000 camions par an.

- Le traitement du fret conventionnel en wagons isolés est

effectué dans la gare de Sibelin, située au Sud de l'agglomération. Elle assure une fonction de triage à vocation régionale, nationale et internationale, ainsi qu'une fonction de relais (changement de locomotive ou de conducteur) pour les trafics de transit national et international. C'est notamment le cas pour les trafics en provenance ou à destination de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Suisse, de l'Italie et de la péninsule ibérique.

- En complément de celui de Sibelin, proche de la saturation, le site d'Ambérieu-en-Bugey a une fonction de triage satellite et assure le traitement du trafic généré par les départements de la Savoie, de la Haute-Savoie et de l'Ain.

- Enfin, le site de transport combiné rail-route de Vénissieux a une vocation nationale et internationale. Il permet de constituer des trains complets et d'intégrer des marchandises venant d'autres sites comme Grenoble, Dijon, Chalon-sur-Saône ou Saint-Étienne.



Localisation des principaux sites de fret SOURCE : ÉTUDE EUROSIRIS 2001

Les sites de traitement du fret ferroviaire sont bien articulés avec les principales plates-formes logistiques, toutes situées à l'Est de l'agglomération.



■ De graves dysfonctionnements

Le bilan de la situation actuelle apparaît très défavorable et présente des formes multiples de dysfonctionnement, sur le réseau routier comme sur le réseau ferré.

- En matière routière, outre la tendance à l'engorgement des principales voiries sur des périodes de plus en plus longues, l'analyse des nuisances et de leur coût économique et environnemental soulève des problèmes de plus en plus difficiles.

- En matière ferroviaire, la saturation du «nœud lyonnais», due à la fois à la croissance des trafics et à la configuration des infrastructures, a des conséquences de plus en plus directes sur la performance et le niveau de service proposé aux usagers, particuliers ou entreprises.

- Les autres modes, en progression quantitative, gardent cependant d'importantes réserves de capacité, en particulier la voie fluviale et le fret aéroportuaire.

L'aire métropolitaine de Lyon, un espace pertinent de développement

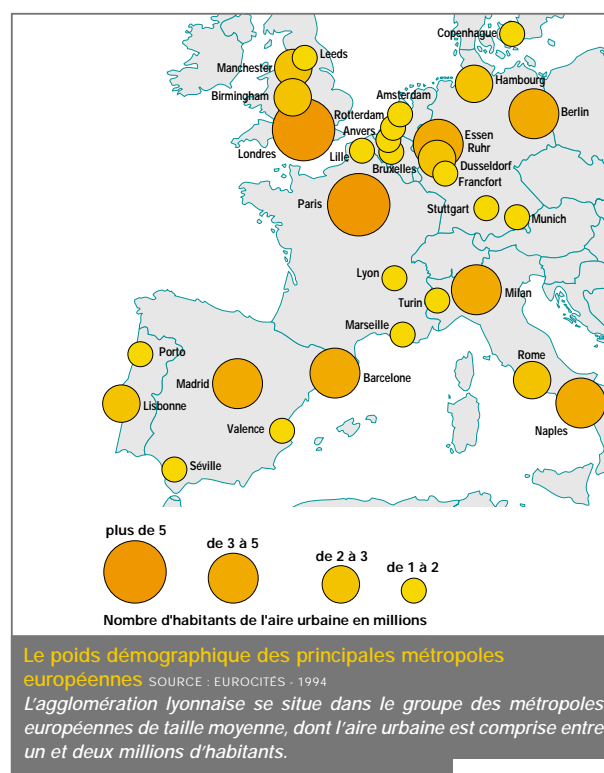
Lyon constitue une chance pour la France en Europe. Son positionnement international, s'il reste à parfaire, prend appui sur une situation géographique exceptionnelle et sur un potentiel économique et démographique solide. Pour autant, si Lyon veut prétendre compter parmi les métropoles européennes et jouer à armes égales avec Milan, Barcelone ou Francfort, elle doit renforcer son rayonnement et améliorer son accessibilité, tout en préservant ses qualités urbaines et environnementales. Dans ce contexte, l'organisation du système de transports et de déplacements urbains représente un enjeu très fort.

■ Un potentiel de développement important

L'aire métropolitaine de Lyon comprend les trois pôles urbains de Lyon, Saint-Étienne et l'agglomération nouvelle de L'Isle d'Abeau - Bourgoin-Jallieu. Les relations entre ces pôles sont fortes et leur développement doit être organisé dans une logique de complémentarité. Ce territoire, qui représente 2,2 millions d'habitants soit 40 % de la population régionale, possède la taille critique correspondant à la moyenne des métropoles européennes, en particulier celles qui ne sont pas capitales d'un État comme Barcelone, Francfort ou Milan.

■ L'étalement urbain : un phénomène à maîtriser ...

Comme la plupart des agglomérations françaises, celle de Lyon est confrontée au problème de l'étalement urbain. En moins de quarante ans, la surface consommée par



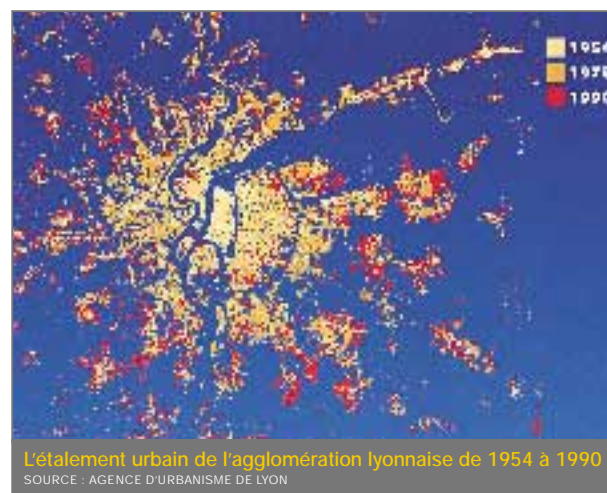
l'urbanisation a augmenté de 140 % alors que la population correspondante n'augmentait que de 60 %. Cette tendance se poursuit. Les emplois se redistribuent, mais il reste toujours une forte concentration dans le cœur de la métropole, générant des déplacements toujours plus longs pour les actifs. Cette situation est également forte pour Saint-Étienne. Dans une moindre mesure, la ville nouvelle de L'Isle d'Abeau, les villes de Bourgoin-Jallieu, Vienne et Villefranche-sur-Saône connaissent aussi des phénomènes de desserrement.

Les raisons qui ont conduit à cet étalement urbain sont multiples. Les espaces périphériques, en offrant d'importantes disponibilités foncières à des prix attractifs, ont favorisé le développement de l'habitat individuel, l'implantation des centres commerciaux ou certaines délocalisations d'entreprises. Le développement des infrastructures routières, en diminuant les temps de parcours tandis que les distances de déplacements augmentaient, a également contribué à la consommation d'espace.

Cette extension urbaine non maîtrisée entraîne des effets négatifs multiples, dont certains peuvent être irréversibles. Les grignotages successifs d'espaces naturels et agricoles mettent en péril la qualité du cadre de vie et des paysages et la viabilité des exploitations agricoles. Ils conduisent à un appauvrissement écologique global. Les migrations croissantes de centre à périphérie, ou de périphérie à périphérie, réalisées majoritairement en voiture, saturant les voies pénétrantes et les axes de transit, et contribuent à dégrader la qualité de l'air.

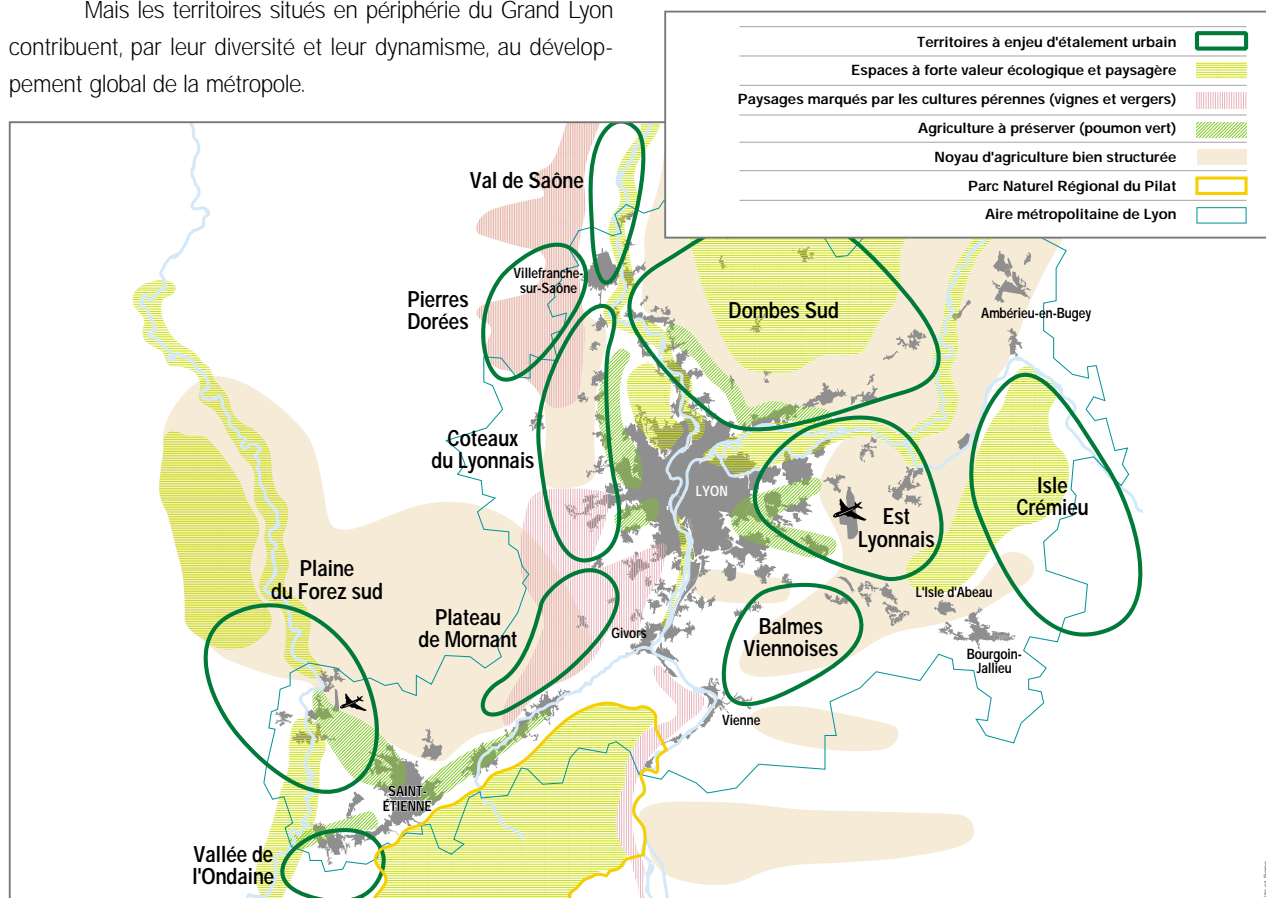
■ ... tout en valorisant les territoires

Mais les territoires situés en périphérie du Grand Lyon contribuent, par leur diversité et leur dynamisme, au développement global de la métropole.



Ils s'inscrivent dans des relations complexes qui nécessitent de préciser les complémentarités entre eux et avec le centre de l'agglomération lyonnaise.

Les orientations proposées par la Directive territoriale d'aménagement (DTA) consistent, d'une part, à préserver les richesses écologiques et paysagères de l'agglomération grâce à un maillage d'espaces naturels et agricoles protégés et, d'autre part, à mettre en place un système de transports collectifs bien articulé avec le développement économique et urbain.



Territoires à enjeux d'étalement urbain et ressources environnementales SOURCE : DTA, ETUDE PRÉALABLE, 1999.

L'extension urbaine non maîtrisée peut avoir des conséquences graves sur les espaces naturels ou agricoles et sur les ressources environnementales, notamment dans quelques «territoires à enjeux» identifiés dans le cadre de l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement.



pour un développement équilibré, respectueux du cadre de vie

La métropole lyonnaise bénéficie d'un environnement urbain, naturel et paysager de qualité, mais celui-ci est soumis actuellement à une forte pression. Ces qualités environnementales sont un élément important de l'image, de l'attractivité et de la qualité de vie d'une métropole dont le site historique a été consacré récemment «Patrimoine de l'humanité» par l'Unesco. Pour concilier dans la durée le développement métropolitain et la qualité du cadre de vie des habitants, la protection des espaces naturels et paysagers, la préservation d'une agriculture périurbaine et la recherche d'une cohérence entre les politiques de développement urbain et de déplacement constituent des priorités.

■ Des perspectives qui imposent l'action

D'ici à dix ans, la population de l'agglomération aura augmenté de 4 % et les déplacements de 11 % en moyenne (soit 4,4 millions de déplacements quotidiens). La poursuite des tendances actuelles conduirait à une augmentation continue des flux automobiles (360 000 déplacements en voiture par jour de plus dès 2005), tandis que la part de tous les autres modes baisserait. Cette situation s'accompagnerait d'une dégradation des temps de parcours, d'une augmentation des nuisances de plus en plus insupportable et la baisse de la fréquentation des transports en commun nuirait à leur bon fonctionnement. L'accessibilité de la ville se trouverait alors compromise tant pour les usagers que pour les acteurs économiques, avec des conséquences néfastes pour le fonctionnement des services urbains et pour chacun des habitants. En matière de marchandises, la configuration actuelle de l'infrastructure ferroviaire, qui induit un passage obligé par le «nœud lyonnais», sera rapidement dépassée.

■ Les ambitions du Plan des déplacements urbains (PDU)

Le Plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, adopté en octobre 1997 par le SYTRAL, entend arrêter cette dérive. Après une longue période de concertation, il a permis à la collectivité de prendre un certain nombre d'engagements, dont plusieurs ont été chiffrés (lire page suivante). Notamment par un nouveau partage de la voirie, il s'agit à la fois d'agir pour réduire les nuisances, renforcer l'accessibilité, l'équité et la sécurité et enfin rééquilibrer la répartition des déplacements entre les différents modes, en faveur de la marche à pied, des deux-roues et des transports en commun. La démarche du PDU repose sur la volonté «d'arrêter la dérive du système des déplacements urbains pour tendre vers une ville plus agréable à vivre». Les collectivités qui sont partenaires de ce plan ont fixé à dix ans une première étape pour rompre avec les tendances actuelles. Pour la première fois dans une agglomération française, ce plan s'accompagne de la mise en place d'indicateurs permettant d'en évaluer le degré d'efficacité.

Des réflexions sont également engagées par les collectivités pour l'amélioration de la desserte en transports en commun de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry et des grands pôles économiques de l'Est lyonnais.





Les lignes fortes de surface du PDU SOURCE : SYTRAL

Le Plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, adopté en 1997, prévoit le développement de lignes fortes de surface, dont deux lignes de tramway sont aujourd'hui réalisées.

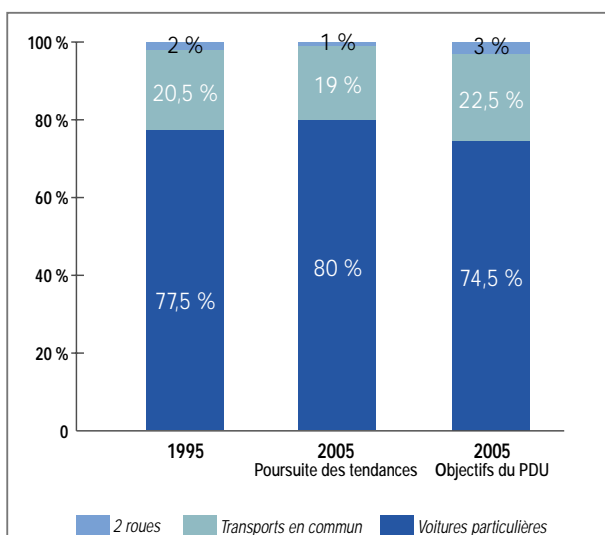
La situation de la métropole lyonnaise et ses enjeux de développement



LES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS DU PDU

Trois séries d'engagements ont été actées par le Plan des déplacements urbains de l'agglomération :

- Concernant la sécurité et la réduction des nuisances, la baisse de 40 % du nombre des victimes d'accident et le respect de valeurs maximales pour l'émission de dioxyde d'azote et de particules polluantes dans l'air.
- Pour l'accessibilité, l'équité et la sécurité, des objectifs stricts de temps de parcours, de régularité, de fréquence et d'équilibre de desserte entre les quartiers ont été fixés pour le réseau des transports en commun de surface. Une vitesse minimale est ainsi garantie pour toutes les lignes.
- Pour le rééquilibrage modal, le PDU affiche la volonté de la collectivité de faire descendre la part des déplacements effectués en voiture à moins de 75 % (77,5 % actuellement, autour de 80 % d'ici à 2005) en doublant la part du vélo et en portant à plus de 20 % celle des transports collectifs.



Les objectifs de rééquilibrage modal du PDU de Lyon

SOURCE : SYTRAL

Il s'agit de contenir la part des déplacements automobiles, qui restera néanmoins dominante, grâce au développement des transports collectifs

Outre la mise en œuvre des objectifs du PDU, on assiste également à une évolution de l'offre globale de déplacements dans et autour de l'agglomération. Un certain nombre d'améliorations sont envisagées à court et moyen terme : certaines d'entre elles sont inscrites dans le contrat de plan signé entre l'État et la Région en 2000.

LE TRONÇON OUEST DU PÉRIPHÉRIQUE (TOP)

Pour la gestion des échanges locaux, le bouclage périphérique de l'agglomération à l'Ouest (tronçon Ouest du périphérique) devrait permettre, à terme, de clarifier et de hiérarchiser les flux de véhicules et de capter une part significative du trafic d'échanges, tout en protégeant le centre-ville.

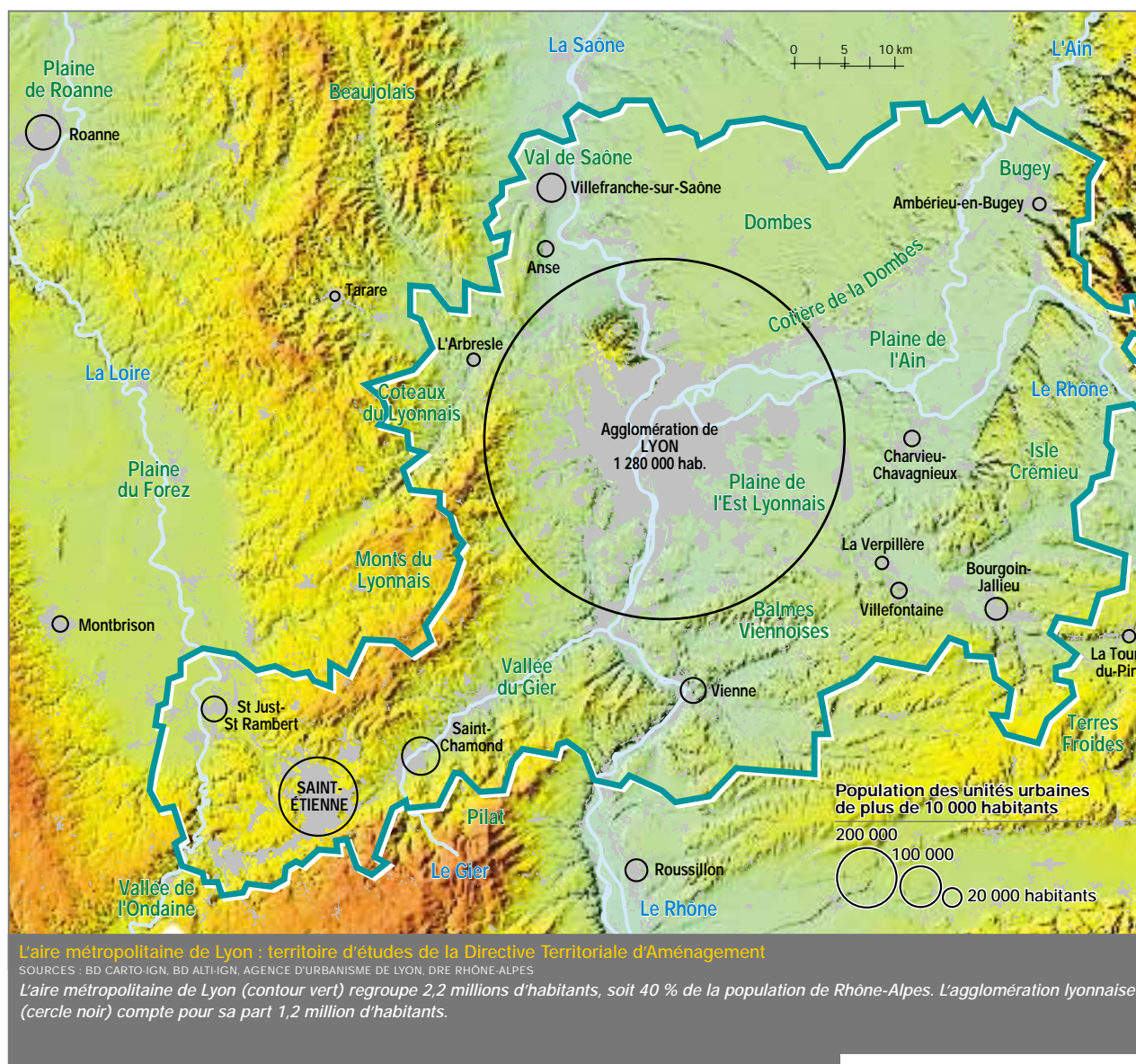
Le Plan des déplacements urbains fixe pour objectif d'écarter de l'agglomération le trafic de transit par la réalisation d'un contournement autoroutier entre A6 et A7.

Il est à cet égard précisé que le Tronçon Ouest du Périphérique et le contournement autoroutier doivent être programmés de manière coordonnée pour que chaque projet garde ses fonctionnalités, l'un devant capter les flux d'échanges locaux, et l'autre les flux de transit.

■ Les réflexions de la « Directive territoriale d'aménagement » (DTA)

Espace pertinent de développement, l'aire métropolitaine de Lyon est le périmètre retenu par l'État pour élaborer une Directive territoriale d'aménagement (DTA). Ce document, en cours d'élaboration, a pour objectif de définir des moyens pour renforcer le rayonnement international de Lyon, créer les conditions d'un développement durable et équilibré, et répondre notamment à l'ensemble des enjeux liés aux déplacements et au système de transport, en cohérence avec les orientations des schémas de services.

Les réflexions menées dans le cadre de la DTA ont permis d'identifier une série de questions sur lesquelles l'attention des pouvoirs publics et des collectivités territoriales doit être portée en priorité. Le renforcement des fonctions supérieures (université, recherche publique et privée, centres de décision de grandes entreprises), le rayonnement culturel et international de la ville, ou le développement de « pôles d'excellence » (biotechnologie, santé, environnement...), ont été mis en avant. Depuis une quinzaine d'années, l'État a d'ailleurs contribué à cette démarche en facilitant les délocalisations des Écoles normales supérieures et de la police scientifique et technique, ou encore les implantations d'institutions internationales comme Interpol.



■ Vers la construction d'un système de transport cohérent

Mais les travaux d'élaboration de la DTA ont aussi beaucoup porté sur des propositions de structuration du développement urbain à une échelle d'une grande complexité territoriale et institutionnelle. Le périmètre de la DTA concerne en effet quatre départements et près de trente groupements de communes compétents en aménagement.

Les analyses menées dans ce cadre et la coordination des différentes autorités organisatrices de transport initiée par l'association Région urbaine de Lyon, conduisent à la construction d'un système de transport plus cohérent et plus favorable aux transports collectifs. Ces réflexions concernent l'articulation des réseaux à long terme et leur

gestion dans le temps (limitation des capacités routières et des échangeurs, conception des déviations de bourgs...), l'amélioration de l'offre de transport collectif (fréquence, cadencement, confort, connexions), les cohérences tarifaires et les améliorations à plus court terme (information, billettique). L'amélioration du système de transport est nécessaire, mais les choix qui seront faits en matière de développement urbain à travers les démarches de planification seront déterminants pour l'évolution du trafic automobile.



Lyon, le Grand Sud-Est et l'Europe méditerranéenne

■ Un fonctionnement en réseau

L'affirmation du Grand Sud-Est français peut à l'évidence contribuer au rééquilibrage de la France et de l'Europe vers le Sud :

- au niveau français, en contribuant à mieux faire fonctionner en réseau les systèmes métropolitains que constituent, d'une part, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne, Lyon, Grenoble et Genève et, d'autre part, Marseille, Montpellier, Toulon et Nice,
- au niveau européen, en permettant à cet ensemble, devenu plus compétitif, de développer des stratégies d'alliance avec les territoires voisins comme la Catalogne et l'Italie du Nord, dans la perspective d'une Europe méditerranéenne renforcée. Prises isolément, les villes du Grand Sud-Est français restent en effet trop faibles par rapport à leurs voisines italiennes ou espagnoles, notamment Barcelone et Milan. Un fonctionnement en réseau à l'échelle interrégionale apparaît donc comme un préalable indispensable à l'approfondissement des alliances nouées à l'échelle de l'Europe du Sud. Dans ce cadre, l'axe Lyon-Marseille, via la vallée du Rhône, joue un rôle tout particulier et constitue d'ores et déjà un espace majeur de coopération économique et politique.

■ Améliorer l'accessibilité de la métropole

Mais la poursuite du développement de la métropole et de sa vocation internationale requiert une très bonne accessibilité. C'est en effet la performance et la complémentarité des réseaux aériens, routiers, ferroviaires et fluviaux qui sont en mesure de garantir à la métropole lyonnaise une position compétitive. Dans le cadre des schémas de services, le gouvernement porte aujourd'hui de nombreux projets visant à atteindre cet objectif. C'est ainsi qu'en 2020, Lyon sera placé au cœur du réseau transeuropéen à grande vitesse, avec le TGV Méditerranée, récemment mis en service, le projet de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, dont la «branche Sud» rejoindrait l'agglomération lyonnaise, et le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

■ Préserver le développement de la plate-forme intermodale de Lyon-Saint Exupéry

Le développement de l'aéroport et son rayonnement international sont également des conditions nécessaires pour que l'agglomération poursuive son développement. Disposant de possibilités d'extension significatives, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est, avec celui de Roissy-Charles de Gaulle, le seul aéroport français offrant une intermodalité air-fer-route sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Les collectivités locales mènent actuellement des réflexions sur la création d'une desserte de Saint Exupéry par trains express régionaux et en transports collectifs rapides depuis le centre de l'agglomération lyonnaise.

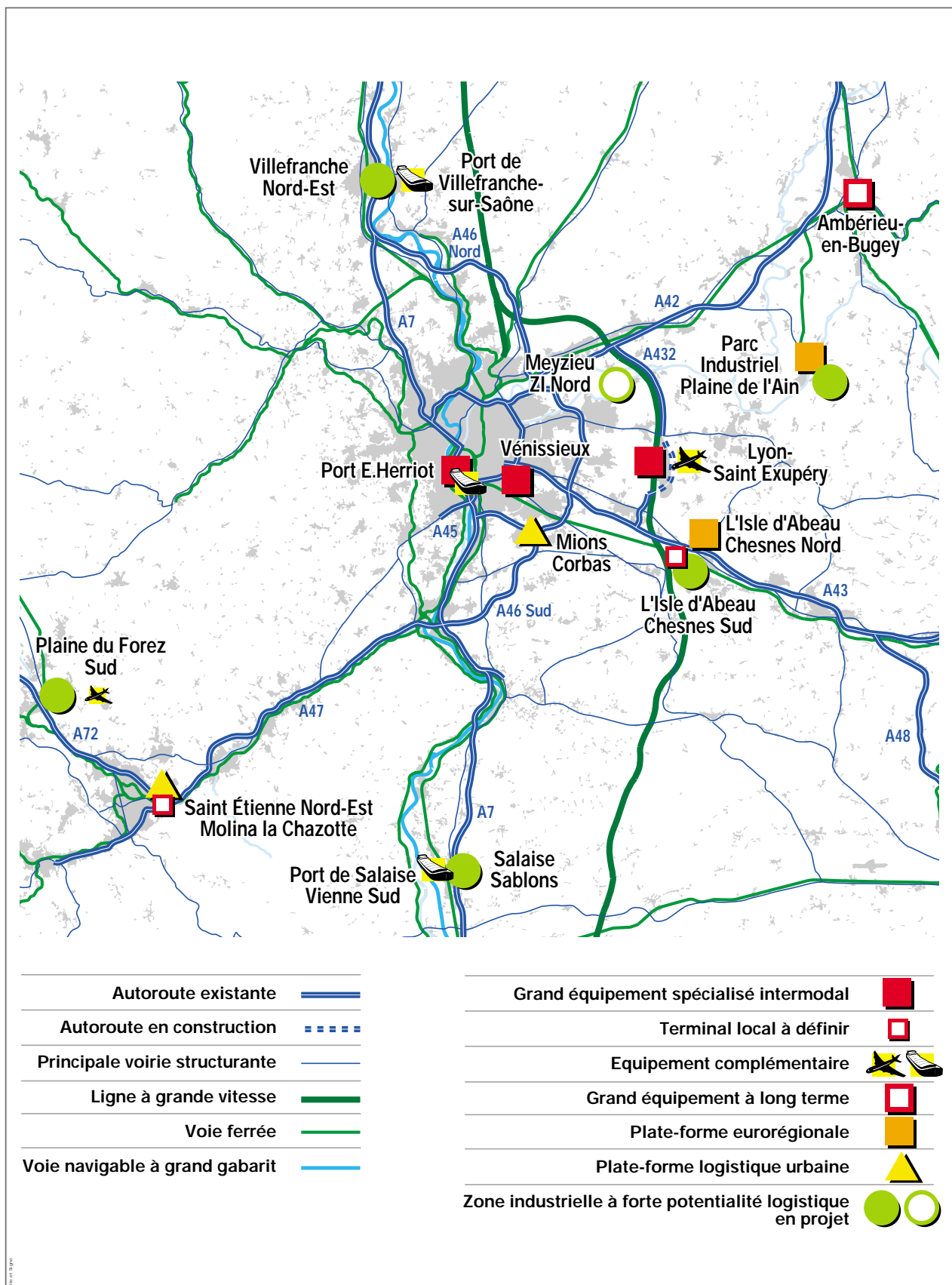


UN PÔLE LOGISTIQUE ATTRACTIF

La métropole lyonnaise constitue également un pôle logistique fortement attractif dans le Grand Sud-Est. Bien située, elle bénéficie de la présence de nombreux équipements multimodaux performants. Le «Schéma de cohérence logistique» élaboré par les collectivités territoriales (regroupées au sein de l'association Région Urbaine de Lyon) a pour objectif d'en faire une référence majeure en Europe. Il propose notamment de hiérarchiser les sites logistiques selon leur vocation et l'existence d'une offre multimodale, reconnaissant la nécessité de renforcer l'utilisation des modes les moins polluants.

■ Ouvrir la métropole sur l'Ouest de Rhône-Alpes et sur la façade atlantique

Si les réseaux de communication actuels et projetés garantissent une bonne desserte de la métropole vers le Sud et l'Italie, un rééquilibrage vers l'Ouest est indispensable. Le projet de l'autoroute A89 Bordeaux-Lyon permettra, d'une part, de mieux relier Roanne et l'Ouest du Rhône à Lyon et aux autres villes de Rhône-Alpes, et de créer un itinéraire transversal de qualité. Le projet de l'A45, prolongé par la mise à 2x2 voies de la RN88 entre Saint-Étienne et Toulouse, doit pour sa part répondre aux besoins croissants d'échanges au sein de l'aire métropolitaine et l'ouvrir sur le Sud-Ouest de la France. L'amélioration des liaisons ferroviaires, notamment vers Roanne et Clermont-Ferrand, contribuera à cette ouverture.



Les pôles logistiques majeurs SOURCE : SCHEMA DE COHERENCE DE LA LOGISTIQUE EN REGION URBAINE DE LYON, ADOPTÉ EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS LE 18 NOVEMBRE 1997
Le «Schéma de cohérence logistique» élaboré par les collectivités territoriales propose de hiérarchiser les sites selon leur vocation et l'existence d'une offre multimodale.



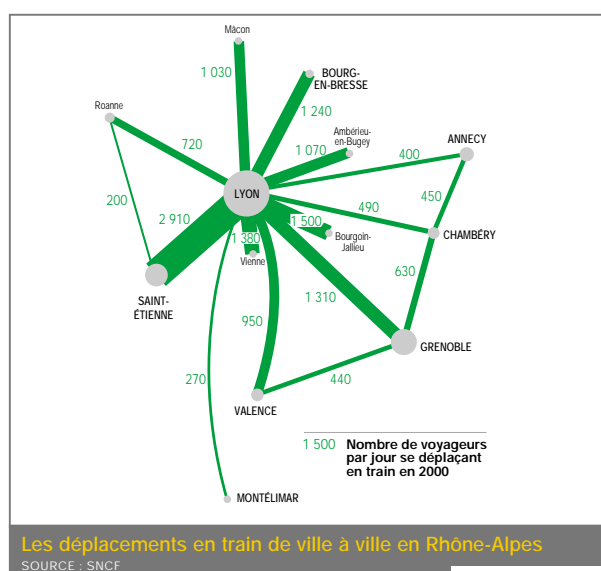
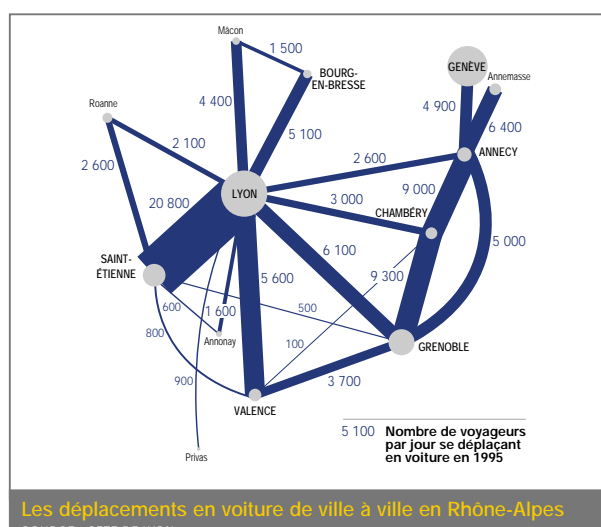
Des actions concrètes dans le cadre du Contrat de plan et du Schéma régional des transports

■ Le marché potentiel des transports ferroviaires et collectifs

En cohérence avec les orientations des Schémas de services collectifs, il s'agit en particulier de promouvoir un développement significatif des transports ferroviaires et collectifs pour les déplacements dans l'aire métropolitaine de Lyon. Si les déplacements de périphérie à périphérie sont traditionnellement difficiles en transports en commun, les déplacements de centre à périphérie pourraient être davantage concernés. Le réseau ferroviaire en étoile autour de Lyon, souvent proche des autoroutes, pourrait également augmenter ses parts de marché. Cela suppose une adaptation de son offre dans le secteur périurbain et une logique de développement urbain qui se fasse de préférence autour ou en fonction de ces axes ferroviaires, en particulier les gares. La part de marché du ferroviaire est déjà significative pour les déplacements intercités domicile-travail.

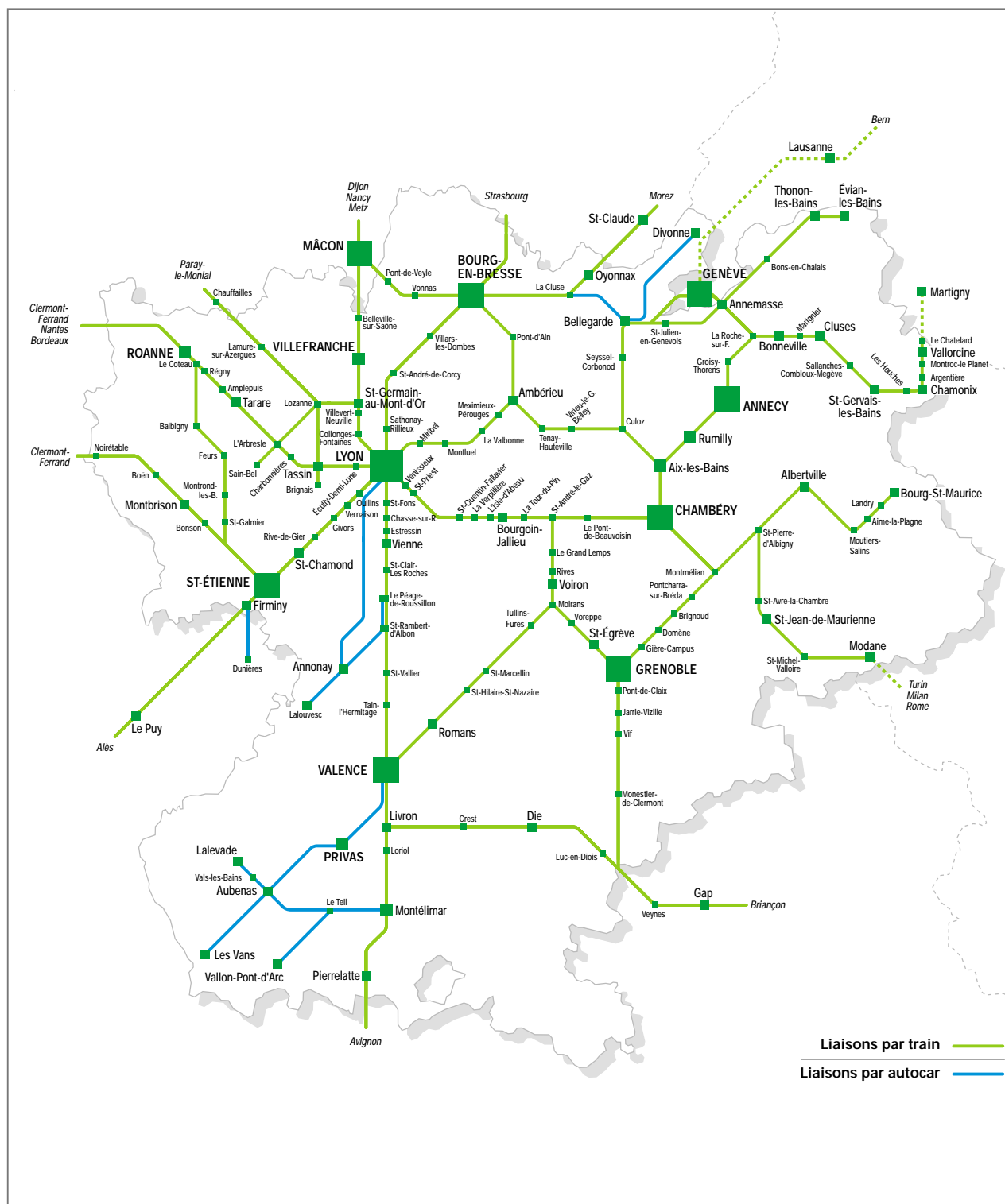
■ Des investissements programmés ou envisagés

En matière de transport ferroviaire fret ou voyageurs, de nombreuses améliorations sont d'ores et déjà programmées ou envisagées. Le principe d'un développement des trains express régionaux est inscrit dans le Schéma régional des transports adopté par la Région Rhône-Alpes. Il contribuera à accroître l'offre voyageurs pour les liaisons intercités et périurbaines qui constituent l'une des priorités de la collectivité territoriale. Concernant les infrastructures, les investissements prévus au Contrat de plan État-Région doivent également permettre d'améliorer la situation, en particulier dans l'agglomération lyonnaise. Mais dans tous les cas, et particulièrement pour la gestion des flux de transit, les enjeux multimodaux doivent être davantage pris en considération. C'est de la réponse apportée au cours des prochaines années à ces enjeux que dépendra, au final, la crédibilité du scénario volontariste de rééquilibrage modal.



Opérations	Description sommaire	Montant (en millions de francs)
Nœud lyonnais	Réalisation d'une douzaine d'opérations d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire	435
Périurbain lyonnais dont Ouest lyonnais	Aménagement des gares et des lignes vers Lozanne, L'Arbresle, Sain-Bel et Brignais	240
Modernisation Lyon-Bourg	Amélioration de la capacité de la ligne à voie unique (doublement partiel) et électrification	275

Les opérations ferroviaires du Contrat de plan État-Région dans l'agglomération lyonnaise
SOURCE : RFF



Le réseau TER SOURCES : SNCF, REGION RHÔNE-ALPES

Le développement du réseau des trains express régionaux est inscrit dans le Schéma régional des transports adopté par la région Rhône-Alpes. Il contribuera à accroître et à améliorer les offres voyageurs intercités et périurbaines.



De l'évaluation des flux à la proposition de deux nouvelles infrastructures

Parmi les différents scénarios proposés dans les Schémas de services collectifs pour les transports, c'est le scénario «multimodal volontariste» qui a été retenu comme objectif par le gouvernement. Aussi l'évaluation des flux concernant l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020 s'inscrit-elle dans le cadre général défini par ce scénario (communément appelé MV). Pour mémoire, il envisage une croissance de 2,4 % par an de la demande de transport de marchandises et de voyageurs tous modes confondus. Pour autant, il donne une priorité au développement du fret ferroviaire et il engage à prendre les mesures nécessaires pour une utilisation plus efficace des réseaux existants quel que soit le mode de transport.

En conséquence, les flux routiers et ferroviaires dans la région de Lyon à l'horizon 2020 présentés ici sont issus de modèles de prévision établis à partir de l'observation de la situation passée et présente, mais avec ceci de particulier qu'ils prennent en compte les impératifs de ce nouveau cadre de référence. Les prévisions pour les voyageurs proviennent des modèles du ministère de l'Équipement et de la SNCF.

Pour les marchandises, les prévisions proviennent d'une étude spécifique des besoins, menée conjointement par le ministère de l'Équipement et Réseau Ferré de France, de façon à pouvoir mieux apprécier le report de trafic d'un mode sur l'autre.

Situation ferroviaire : les perspectives à l'horizon 2020

... pour le transport des marchandises

■ L'incontournable couloir rhodanien

Atteindre en 2020 les 150 milliards de tonnes-kilomètres (150 Gtk) retenus comme objectif par le gouvernement passe par la structuration à l'échelle européenne d'itinéraires performants et de capacité suffisante pour le fret ferroviaire. Or, du fait de la position géographique de la France au sein de l'Europe, les flux se concentrent et continueront de se concentrer sur le territoire national suivant un axe Nord-Sud. De fait, les itinéraires Nord-Sud de l'Est de la France (notamment via Metz-Dijon-Lyon-Avignon) sont amenés à jouer un rôle de plus en plus important dans l'acheminement des marchandises à l'échelle européenne.

Il existe d'autres itinéraires Nord-Sud, notamment ceux qui traversent la Suisse ou l'Autriche ou qui sont plus proches de la façade atlantique (via Bordeaux, Limoges ou Clermont-Ferrand). Cependant, le couloir rhodanien, passage naturel entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, présente des caractéristiques particulièrement favorables pour servir de support à un itinéraire performant.

LA MAGISTRALE ECO-FRET : UN PROJET DE DIMENSION EUROPÉENNE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

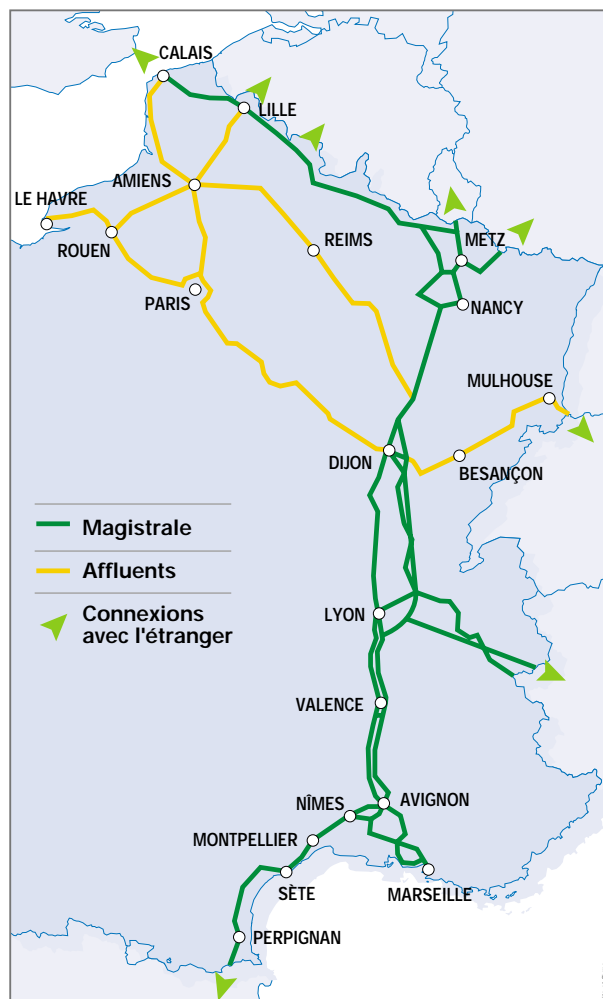
Deux grands axes européens Nord-Sud de transport de fret traversent la France et intéressent l'agglomération lyonnaise. Le premier relie la Grande-Bretagne et le Benelux à l'Italie, le second relie l'Allemagne à la péninsule ibérique. Sur les infrastructures ferroviaires françaises, ces flux empruntent l'artère Nord-Est (Calais – Lille – Metz), le sillon mosellan (Luxembourg – Metz – Nancy), la ligne Nancy – Dijon, la vallée de la Saône, l'artère Dijon – Modane, la vallée du Rhône et débouchent sur la côte méditerranéenne, le port de Marseille et le Languedoc vers Perpignan et l'Espagne.

La croissance des trafics sur ces axes est particulièrement importante, compte tenu des échanges internationaux en forte croissance avec l'Espagne, l'Italie, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et le Benelux, régions européennes à fort potentiel économique. La route y reste le mode de transport dominant.

Le projet de Magistrale Éco-Fret, à forte priorité fret, a vocation à permettre un rééquilibrage intermodal du fret sur ces flux. Elle vise à améliorer les performances des services de fret ferroviaire pour les rendre attractifs et compétitifs par rapport à la route : vitesse, régularité, abaissement des coûts de transport, mais aussi à augmenter le débit du trafic ferroviaire sur ces flux. Dans ce but, des investissements importants, certains en ligne nouvelle, d'autres par aménagement des lignes existantes, seront réalisés sur le réseau français.

La Magistrale Éco-Fret est alimentée par des lignes affluentes :

- traversant la Champagne et l'Île-de-France en provenance du Nord de la France,
- desservant le Sud de l'Alsace et la Franche-Comté.



La Magistrale Éco-Fret et ses affluents à l'horizon 2020

SOURCE : ÉTUDE MVA-KESSEL & PARTNER - 2001

Ce grand projet vise à améliorer les performances des services de fret ferroviaire pour les rendre plus compétitifs par rapport à la route.



De l'évaluation des flux à la proposition de deux nouvelles infrastructures



CAPACITÉ D'UNE LIGNE ET «SILLONS»

Pour circuler, chaque train doit disposer d'un «créneau» réservé sur une voie en fonction de son horaire de passage. Ce créneau réservé se déplace le long de la voie en fonction de la vitesse du train. Le terme de «sillon» est utilisé pour désigner ce créneau mobile. La capacité théorique d'une ligne est mesurée en nombre de «sillons» pouvant être tracés, en respectant les intervalles obligatoires de sécurité et ceci pendant une période donnée. Dans la pratique, cette capacité dépendra également de la composition du trafic et tiendra compte des exigences d'horaires et de marges pour la régularité.

Aucun train ne peut circuler s'il ne dispose pas d'un sillon réservé. En revanche, certains sillons ne sont pas utilisés systématiquement par un train.

AMÉLIORER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

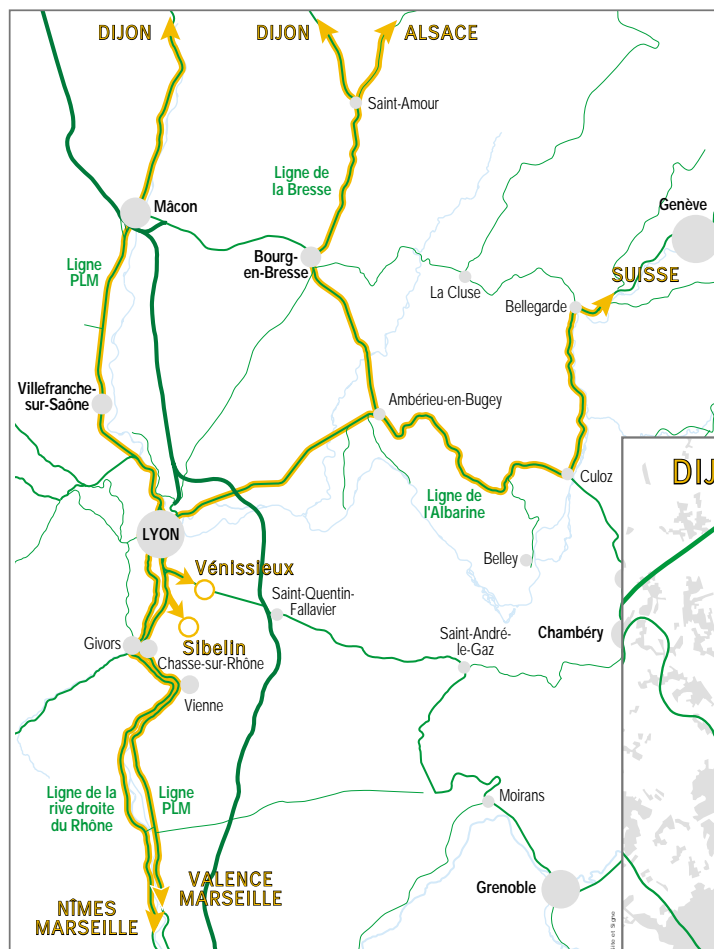
L'amélioration des conditions d'exploitation du transport de fret ferroviaire ne sera possible qu'à condition d'améliorer aussi la qualité des «sillons» offerts à ce trafic. Ces sillons devront correspondre à la demande commerciale, proposer une vitesse commerciale moyenne proche des meilleurs temps de parcours possibles, permettre des acheminements plus fiables et limiter les coûts de traction. Ces différents éléments militent pour une infrastructure dédiée au fret pour éviter le mélange des trafics préjudiciable à la qualité, à la fiabilité et au coût des acheminements fret. Disposer d'infrastructures permettant d'offrir ce type de «sillon» favorisera la réalisation, d'ici 2020, d'efforts de productivité et d'efficacité, qui sont à la fois la condition et la conséquence d'un développement important du fret ferroviaire : augmentation de 20 % du tonnage moyen transporté par un train et accroissement du nombre de «sillons utiles» (environ 60 % ne sont pas ou sont mal utilisés aujourd'hui, en raison des aléas de la demande).

■ Les flux de fret à l'horizon 2020

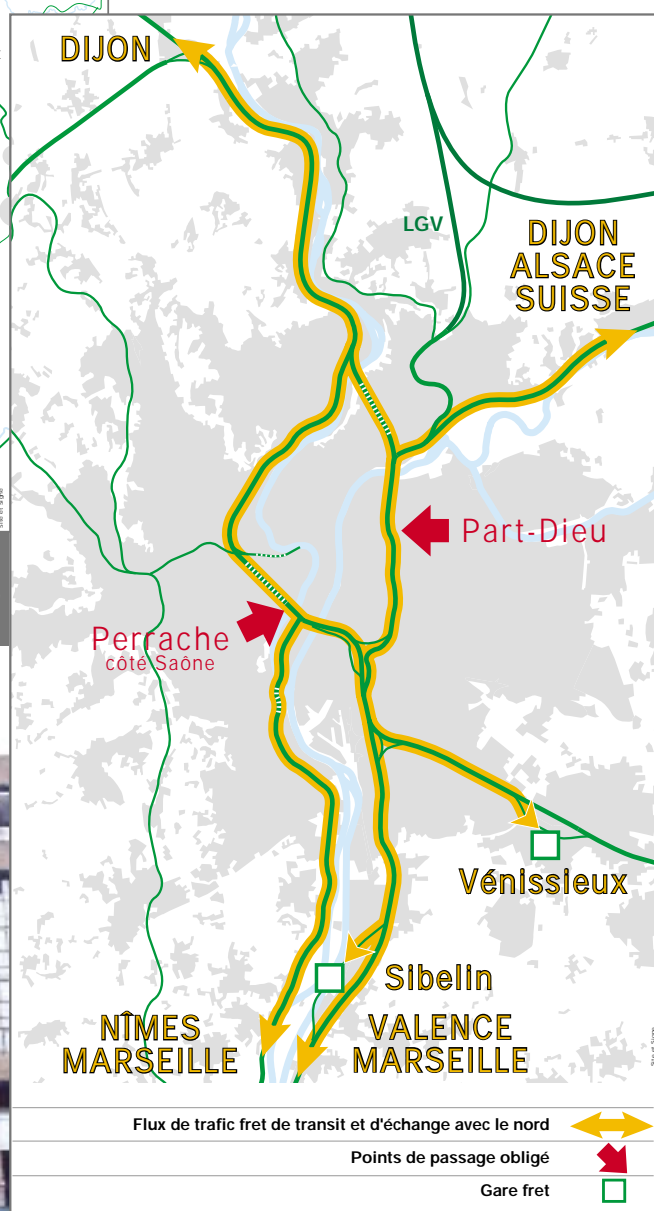
Le nœud lyonnais constitue un maillon important de cet axe puisqu'il est le point d'entrée dans le couloir rhodanien pour les flux provenant de Dijon par la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) et par la ligne de la Bresse, mais aussi provenant de Suisse par la ligne de l'Albarine. Il s'agit principalement de flux de transit à longue distance reliant le Nord de la France et de l'Europe à l'Espagne et au Sud-Est de la France, complétés par des flux d'échanges avec les gares de triage situées au Sud de l'agglomération (Sibelin, Vénissieux). L'organisation du réseau lyonnais oblige l'ensemble de ces trafics à passer par deux points : la Part-Dieu ou Perrache côté Saône.

Le nombre total de «sillons» (lire l'encart ci-contre) réservés pour le fret en ces deux points de passage obligé est actuellement de 365 pour un jour de semaine. 320 sont destinés à ce trafic de transit Nord-Sud et d'échange de Lyon avec le Nord ; les 45 autres sillons sont consommés par le trafic entre l'Italie et le Sud ou Lyon, qui passe aujourd'hui par la gare de la Part-Dieu. À moyen terme, plusieurs projets prévus dans le cadre du Contrat de plan État-Région ou de la liaison ferroviaire transalpine permettront d'écarter ce trafic avec l'Italie du centre de Lyon.

Seul le trafic de transit Nord-Sud et d'échange avec le Nord restera donc concerné par le franchissement du nœud lyonnais à l'horizon 2020. Lorsque l'on traduit localement l'objectif national des 150 Gtk, ce trafic est évalué à environ 67 millions de tonnes par an, contre 22 aujourd'hui. Grâce à l'augmentation de leur tonnage, le nombre de trains de fret correspondants à acheminer un jour de semaine ouvrable passerait de 190 en 2000 à environ 470 en 2020. Compte tenu des améliorations prévisibles de l'exploitation, le besoin de sillons atteindrait 560, au lieu des 320 sillons actuels.



Les itinéraires actuels des trafics ferroviaires fret de transit Nord-Sud et d'échange de Lyon avec le Nord SOURCE : RFF
Pour les marchandises, il s'agit de faire passer chaque jour environ 470 trains en transit entre le Nord et le Sud de l'agglomération.



Les points de passage obligé dans Lyon du trafic fret de transit et d'échange avec le nord SOURCE : RFF
Les contraintes du tissu urbain et la configuration géographique limitent les possibilités de développement des installations existantes et confirment le caractère très contraignant du «noeud lyonnais» sans la réalisation d'un contournement de l'agglomération.





... pour le transport des voyageurs

Pour les voyageurs, les évolutions attendues concernent aussi bien les flux longue distance (transit et échange) que les flux régionaux ou locaux. Ils tiennent compte des orientations du Plan des déplacements urbains (renforcement des transports collectifs).

■ Les flux à longue distance

L'évolution du trafic ferroviaire «grandes lignes» sera surtout marquée par la poursuite de la croissance du trafic des TGV. Cette croissance se traduira en particulier par une hausse du trafic sur la ligne qui contourne Lyon en passant par la gare TGV de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Le nombre de trains «grandes lignes» pénétrant un jour de semaine dans l'agglomération lyonnaise passerait quant à lui de 210 à 240 environ, soit une augmentation modérée de 15 %.

■ Les flux régionaux et locaux

L'un des objectifs des Schémas de services collectifs de transports de voyageurs, du Schéma régional des transports et du Plan des déplacements urbains de Lyon est de développer les transports collectifs urbains et péri-urbains. En complément du réseau de l'agglomération lyonnaise, les transports ferroviaires régionaux pourront contribuer à cet objectif, notamment pour les dessertes péri-urbaines. Des interconnexions entre les deux réseaux sont d'ailleurs envisageables. Dans le même temps, la Région Rhône-Alpes souhaite également développer des liaisons entre l'agglomération lyonnaise et le reste de la région. La mise en œuvre complète du Schéma régional des transports est prévue avant l'horizon 2020. L'application de ces divers objectifs pourrait conduire, si la capacité disponible est suffisante, à un doublement du trafic régional dans le nœud lyonnais. Ainsi le nombre cumulé de trains express régionaux circulant en gare de la Part-Dieu et de Perrache (côté Saône), là où passe actuellement l'essentiel du trafic fret, pourrait atteindre 420 trains par jour, contre 215 en 2000. Cette évolution chiffrée reste toutefois une hypothèse d'étude et n'a pas encore fait l'objet d'une décision.

... et leurs conséquences pour le «nœud lyonnais».

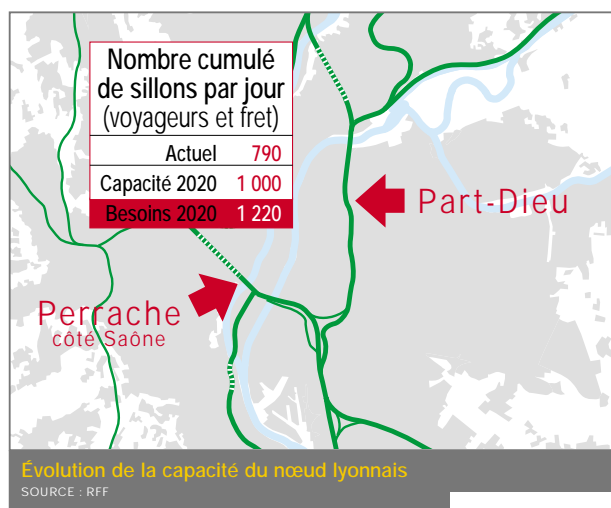
Quelles sont les possibilités de développement du trafic ferroviaire offertes par le «nœud lyonnais» pour faire face aux besoins liés au scénario «multimodal volontariste»? Les infrastructures existantes, même améliorées, pourront-elles à elles seules faire face à la demande, tant en qualité qu'en quantité?

■ Un récapitulatif des besoins voyageurs et fret

Pour les trafics voyageurs desservant l'agglomération, l'objectif est d'écouler 660 trains par jour en semaine au niveau des gares de la Part-Dieu et de Perrache (côté Saône), au lieu de 425 actuellement, soit une croissance de 55 %. Les trains de voyageurs mobilisant le même nombre de sillons, le besoin de capacité pour les voyageurs est estimé à 660 sillons.

En ce qui concerne les marchandises, le besoin est de 560 sillons par jour de semaine pour pouvoir faire passer 470 trains en transit entre le Nord et le Sud ou d'échange avec le Nord.

Le gestionnaire d'infrastructure doit donc offrir 1 220 sillons par jour de semaine pour atteindre les objectifs des pouvoirs publics à l'horizon 2020, soit 1,5 fois plus qu'aujourd'hui (790). En outre, les sillons fret devront permettre une vitesse commerciale significativement améliorée, un acheminement plus fiable et une limitation des coûts de traction, contribuant par là à une qualité de service bien meilleure dans le cadre de la vocation européenne de l'axe ferroviaire Nord-Sud traversant la région lyonnaise.



■ La capacité du nœud lyonnais à répondre aux besoins

La capacité maximale disponible sur les itinéraires passant par le centre de Lyon est évaluée à l'horizon 2020 à un millier de sillons. Certes, des mesures d'exploitation et d'organisation du service pourront contribuer à une élévation de la capacité offerte. Mais le tissu urbain existant et la configuration géographique de Lyon limitent les possibilités de renforcement des installations actuelles, par exemple le long du parc de la Tête d'Or ou dans la tranchée de la Guillotière.

Un itinéraire de contournement ferroviaire passant par Moret, Moulins, Paray-le-Monial, Lozanne, Tassin et Givors, pourrait également être mobilisé, mais la capacité possible pour le fret, compte tenu des autres circulations, serait limitée à 10 sillons. Par ailleurs, un autre itinéraire de contournement ferroviaire existant, passant par Moret, Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne, Saint-Étienne et Givors, pourrait être mobilisé avec une capacité maximale de 40 sillons par jour. Ainsi la contribution globale des itinéraires Ouest à l'horizon 2020 est estimée à 50 sillons par jour, moyennant un volume global d'investissements (renforcement de la voie ferrée, aménagements de fluidification) limité à moins de 500 MF.

Cette capacité limitée découle de la contrainte que constitue le passage obligatoire par l'Île-de-France de ces itinéraires alternatifs.

Enfin, l'utilisation par le fret de la ligne à grande vitesse voyageurs n'est pas envisageable pour des raisons techniques (déclivités de 3,5 % incompatibles avec des circulations fret pour lesquelles les déclivités maximales doivent être comprises entre 0,8 % et 1,25 %).

■ Un constat sans ambiguïté : l'inadéquation du réseau

Finalement, le nombre de sillons mobilisables sur le réseau existant ou aménagé à l'horizon 2020 pour les trafics voyageurs et fret est évalué à 1 050 sillons, c'est-à-dire un volume de sillons insuffisant par rapport au besoin estimé à l'horizon 2020 (c'est-à-dire 1 220). Au-delà de cette carence quantitative manifeste, il apparaît qu'au plan qualitatif, l'absence de mise en œuvre d'un itinéraire spécialisé fret à long terme sur l'axe Nord-Sud compromettrait durablement les sauts attendus en termes de qualité de service.

Il serait ainsi impossible de développer les services régionaux voyageurs et d'aboutir aux objectifs de transfert sur le rail des marchandises. Ceci se traduirait par un trafic poids lourds en transit dans l'agglomération augmenté d'environ 5 000 PL/jour. En outre, les conséquences négatives du maintien de la saturation du réseau sur la qualité de service risqueraient d'entraîner un déclin durable du mode ferroviaire.

■ Un nouvel itinéraire à inventer : le contournement fret de Lyon

La mise en œuvre d'une politique volontariste de développement du trafic ferroviaire, notamment en ce qui concerne les marchandises, passe donc nécessairement par la création d'un nouvel itinéraire destiné au fret, qui permettrait de contourner le nœud lyonnais tout en facilitant l'accès aux gares de triage de l'agglomération.

Ce contournement est en outre indispensable si l'on veut à moyen ou long terme offrir des services de nouvelle génération (transport combiné ou autoroute ferroviaire) vers le Sud, via la vallée du Rhône.



Situation routière : les perspectives à l'horizon 2020

Le rééquilibrage modal et l'accroissement du trafic de marchandises empruntant la voie ferrée et la voie fluviale permettront de traiter une part importante des problèmes liés à la traversée de l'agglomération lyonnaise. Malgré cette volonté de transfert modal exprimée par le projet de contournement ferroviaire fret, les Schémas de services collectifs de transport tablent sur une progression d'environ 40 % des flux de poids lourds d'ici 2020. De plus, cette politique n'a pas son équivalent pour les déplacements interurbains de voyageurs, qui progresseraient de près de 80 % par la route. Pour ces raisons, des mesures s'imposent aussi par rapport au trafic routier et autoroutier.

■ Développer les axes alternatifs

Ainsi, pour réduire la concentration des trafics sur les itinéraires congestionnés comme l'axe Saône-Rhône-Languedoc, l'État aménage des axes alternatifs. Ceci concerne l'A75 avec la traversée du Massif central et le viaduc de Millau. Mais aussi l'axe A39-A48-A49 (du Nord au Sud), entre Dole et Valence et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) entre Mâcon et Montluçon. Des itinéraires complémentaires seront aménagés, avec la RN88 Saint-Étienne - Toulouse. Au Sud de Grenoble, l'amélioration de la liaison vers Sisteron et la côte d'Azur, par l'itinéraire empruntant la RN75 présentera des caractéristiques dissuasives pour les poids lourds, mais cet axe absorbera un trafic important de véhicules légers lors des mois d'été, renforçant l'attrait de l'itinéraire A39-A48 passant à l'Est de Lyon.

■ Agir sur les trafics longue distance

Cette politique de développement des axes alternatifs, appuyée par une stratégie volontariste de modulation de péages, pourra se révéler assez efficace vis-à-vis des trafics longue distance qui ont le choix de leur itinéraire. Elle trouvera une efficacité maximale lors des pointes estivales. Mais elle aura peu d'effets sur les trafics quotidiens, liés à l'activité économique, et qui s'effectuent majoritairement à courte ou moyenne distance sur la route.

Les projections de trafics résultant des mesures de report vers le rail et de délestage par les itinéraires alternatifs, montrent, à l'horizon 2020, une légère baisse ou une quasi-stabilité des trafics routiers traversant quotidiennement l'agglomération entre Villefranche-sur-Saône et Vienne, sans avoir besoin de s'y arrêter : 25 000 véh./jour aujourd'hui et entre 19 000 et 25 000 véh./jour en 2020 selon les évolutions des réseaux tant routiers que ferroviaires. Ces trafics demeurent donc importants, et poseront à l'avenir des problèmes croissants en raison de l'augmentation des trafics locaux et d'échanges, et de l'obstacle qu'ils constituent pour la mise en application du Plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise. Ces résultats seront encore affinés à l'issue d'autres études en cours.

L'IMPACT DU TRONÇON PARAY-LE-MONIAL - ROANNE

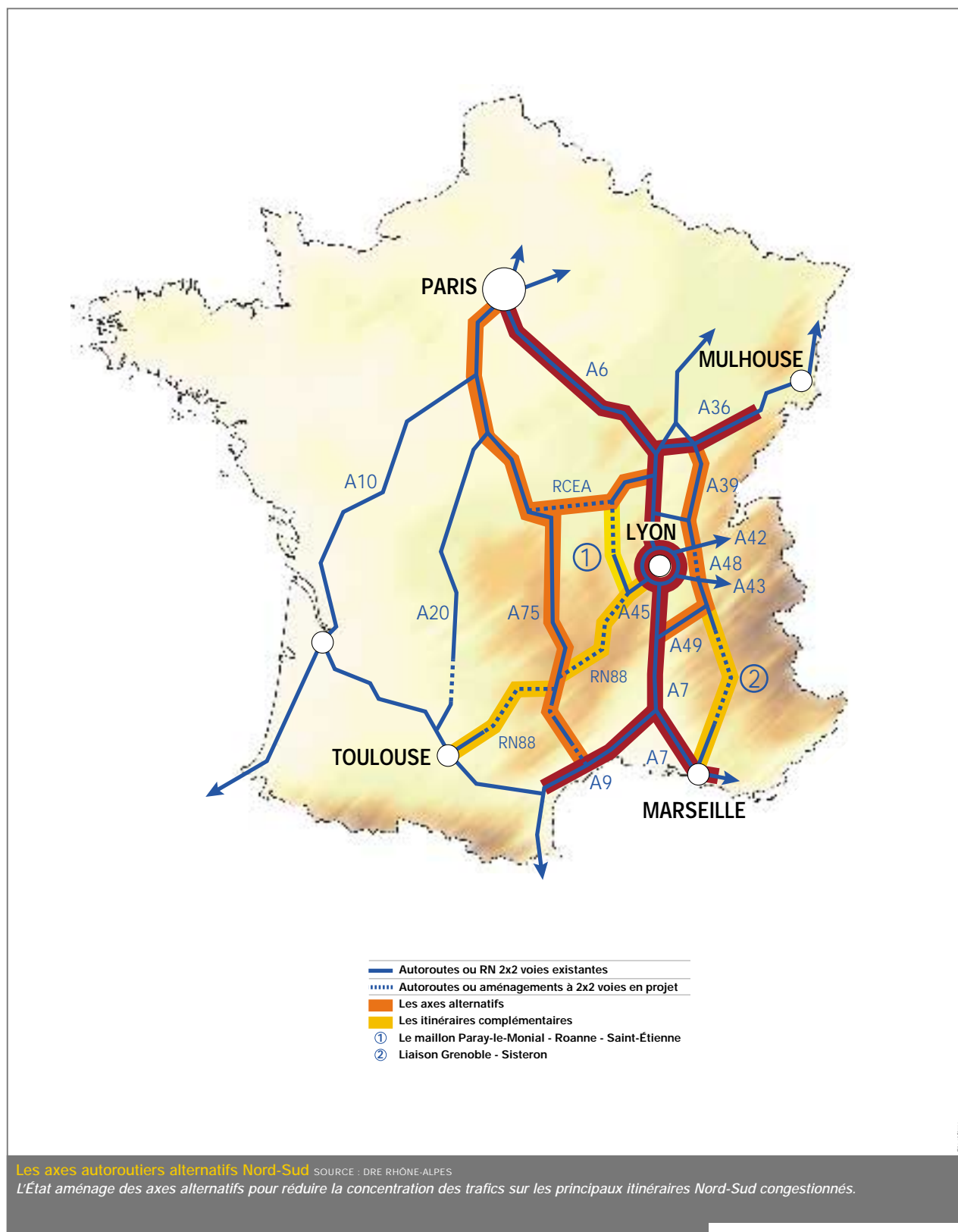
Une étude particulière a été effectuée pour mesurer l'influence de la mise à 2x2 voies du tronçon Paray-le-Monial - Roanne (RD 482 et RD 982) qui s'intègre dans l'itinéraire complémentaire de la RN 88 en le prolongeant vers le Nord.

Les flux de trafic de transit susceptibles de se reporter sur l'itinéraire par Roanne sont principalement ceux qui relient le Nord de Chalon au secteur de Saint-Étienne, de Toulouse ou de l'ensemble du Sud-Ouest.

Ces flux sont relativement modestes par rapport aux flux de type Nord de Chalon-Méditerranée (de Marseille à l'Espagne), pour lesquels l'itinéraire par Roanne n'est pas attractif, en raison d'un allongement de parcours important (70 à 100 km en plus), se cumulant avec les contraintes de relief et de vitesse moindre. Ils se répartissent entre l'axe A6-A7, l'itinéraire par Roanne, et l'autoroute de Clermont-Ferrand selon que les utilisateurs privilégient la vitesse, le coût (péages, carburant) ou la fluidité. La part de ce trafic empruntant l'itinéraire par Roanne en fonction des aménagements est la suivante :

- avec Paray-Roanne à 2 voies : 2 000 véh./jour
- avec Paray-Roanne à 2x2 voies : 3 900 véh./jour

L'enjeu est de 1 900 véh./jour de plus sur l'axe Paray-Roanne, ce chiffre cumulant des reports depuis chacun des autres itinéraires possibles : l'agglomération lyonnaise est délestée de 1 200 véh./jour. Ceci montre l'impact relativement réduit de cet aménagement sur la traversée de Lyon, son intérêt étant davantage lié aux besoins des territoires traversés par cet axe.



De l'évaluation des flux à la proposition de deux nouvelles infrastructures



PERSPECTIVES DU TRAFIC ROUTIER ET AXES ALTERNATIFS À LA VALLÉE DU RHÔNE ET À L'ARC LANGUEDOCIEN

De nouvelles études de trafic, avec celles menées sur les thématiques économie, socio-économie, environnement, aménagement du territoire, permettront, au second semestre de 2002, d'alimenter un autre débat sur l'ensemble des solutions envisageables pour assurer les déplacements de personnes et marchandises dans la vallée du Rhône, en utilisant en priorité les modes autres que routiers. Bien que ces chiffres ne soient pas définitifs, ils permettent de comprendre quelle est la part des flux se reportant sur les axes alternatifs et de confirmer la quasi-stabilité des flux de transit sur l'axe de la vallée du Rhône.

En considérant la répartition des flux de transit Nord-Sud qui franchissent une ligne Est-Ouest Séverac-Orange-Sisteron, les ordres de grandeur sont les suivants pour les trafics été (juillet-août) :

- Actuellement, les quatre axes Nord-Sud considérés (A75 par Clermont-Ferrand, RN88 par Saint-Étienne, A7 et Grenoble-Sisteron par la RN75) écoulent un trafic de transit de 86 000 véh./jour dont 87 % sur l'A7 en raison du caractère inachevé des autres axes.

- En 2020, en supposant les axes alternatifs par Clermont-Ferrand et Grenoble aménagés en totalité, ce flux total serait de l'ordre de 140 000 véh./jour dont un peu plus de 50 % resterait sur l'A7.

- En prenant comme hypothèse un aménagement continu à 2x2 voies de la RN88 (et en l'absence d'aménagement sur A7-A9), le flux restant sur l'A7 pourrait être ramené à 45 %.

Ces données signifient que les axes alternatifs permettraient d'absorber la totalité des 54 000 véh./jour de transit supplémentaire prévu en période estivale.

Si l'on raisonne en moyenne journalière annuelle, la part du trafic de transit écoulé par l'A7 passerait de 88 % en 1997 à 58 % en 2020 et à 52 % avec un aménagement continu à 2x2 voies de la RN88. Cette nouvelle répartition des trafics entre les quatre axes permettrait d'absorber les 30 000 véh./jour supplémentaires prévus, un peu moins de 10 000 véh./jour empruntant l'A75 et la RN88 et 21 000 véh./jour passant par la liaison Grenoble-Sisteron.

Ces chiffres supposent bien entendu la mise en place d'une modulation volontariste des péages permettant d'optimiser l'usage des axes alternatifs.

Il convient de souligner que ce raisonnement ne porte que sur les trafics longue distance qui ont un choix d'itinéraire. Il ne prend donc pas en compte les trafics locaux et régionaux qui représentent en moyenne annuelle plus de 25 % des trafics empruntant aujourd'hui l'A7.

■ Agir localement sur les flux de transit

Cependant, toutes ces mesures resteront insuffisantes si l'on n'agit pas localement sur les flux de transit. Lors de l'ouverture de la rocade Est à l'ensemble des poids lourds en transit Nord-Sud, l'ampleur du problème est apparue. En effet, les fonctions de rocade et de desserte des territoires situés à l'Est de l'agglomération lyonnaise s'accommodent mal d'un trafic de transit. Aussi le ministère de l'Équipement propose-t-il de séparer dès l'amont de l'agglomération les flux de transit en les dirigeant vers un axe à la fois attractif en termes de temps de parcours et inaccessible aux trafics locaux du fait de l'absence d'échangeurs. Un contournement Ouest susceptible de drainer une part de ce trafic de transit prend toute sa légitimité. Cette logique doit s'articuler fortement avec les politiques locales de déplacements (PDU, en particulier) et une hiérarchisation des flux internes en fonction des objectifs poursuivis.

		Actuel	2020	Variation
Trafic voitures (en moyenne journalière annuelle)	A6 à Villefranche	57 000	52 000	- 9 %
	dont transit Nord-Sud	17 000	12 000	- 30 %
	Rocade Est	65 000	70 000	+ 8 %
	dont transit Nord-Sud	15 000	10 000	- 33 %
Trains de voyageurs Nord Part-Dieu et Perrache coté Saône (par jour de semaine)	Trains grandes lignes	210	240	+ 14 %
	Trains TER	215	420	+ 95 %

La demande voyageurs SOURCES : CETE DE LYON, RFF

Les voitures en transit profiteront des axes alternatifs et leur nombre devrait largement baisser au niveau de l'agglomération.

		Actuel	2020	Variation
Circulation de poids lourds (en moyenne journalière annuelle)	A6 à Villefranche	15 000	13 000	- 13 %
	dont transit Nord-Sud	8 000	7 000	- 12 %
Trains de marchandises Nord Part-Dieu et Perrache coté Saône (par jour de semaine)	Transit Nord-Sud et échange du Rhône avec le Nord (équivalent PL en moyenne journalière annuelle)	190	470	+147 %
		(4 300)	(15 800)	+ 267 %
	dont transit Nord-Sud (équivalent PL en moyenne journalière annuelle)	170	410	+ 141 %
		(3 800)	(13 800)	+ 263 %

La demande fret SOURCES : CETE DE LYON, RFF

Grâce au report sur le ferroviaire, les poids lourds en transit devraient être moins nombreux.

Deux infrastructures nouvelles apparaissent nécessaires

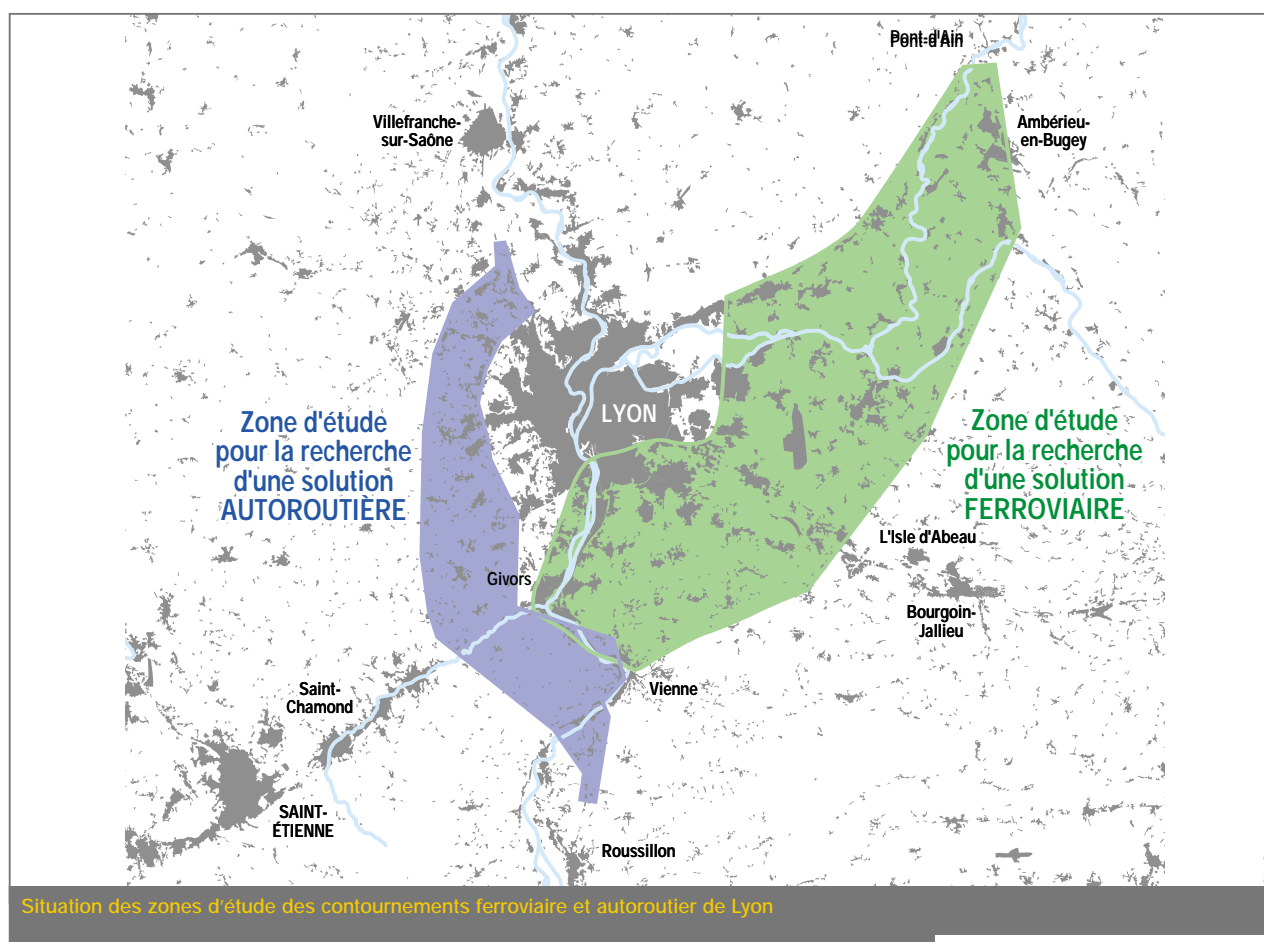
Face à l'augmentation du trafic marchandises et voyageurs, face aux nouvelles exigences de qualité de service pour les usagers (fluidité, sécurité, confort pour la route, fiabilité et ponctualité pour le transport ferroviaire), face aussi aux impératifs de maîtrise des impacts environnementaux, la nécessité est apparue de réaliser à la fois une nouvelle infrastructure routière et une nouvelle infrastructure ferroviaire de contournement de l'agglomération lyonnaise.

Selon les recommandations des «Schémas de services collectifs de transport», des solutions ont d'abord été cherchées dans l'utilisation plus efficace des réseaux existants. Pour les flux ferroviaires, la première solution imaginée a été l'amélioration de l'utilisation du nœud lyonnais. Cela permettrait certes de dégager de la capacité, mais pas suffisamment pour répondre au besoin. Il a donc été envisagé de compléter cette solution par une utilisation des itinéraires existants par l'Ouest. Malheureusement ces itinéraires n'offriraient qu'une capacité marginale.

Puisque, par ailleurs, l'utilisation du contournement actuel en ligne à grande vitesse n'est techniquement pas possible, la solution que Réseau Ferré de France envisage aujourd'hui est celle d'une nouvelle ligne de contournement destinée au fret.

De la même manière pour les flux routiers de transit, la solution des itinéraires alternatifs a été évaluée. Couplée au report modal d'une partie du trafic marchandises vers le ferroviaire, elle donne de bons résultats, avec une stabilisation des flux de transit.

Cependant, l'ensemble de ces mesures ne permettront pas, d'une part, de faire sortir du cœur de l'agglomération les trafics de transit actuels qui s'accommodent mal du mélange avec les déplacements locaux, d'autre part, de répondre à la volonté exprimée par le PDU de maîtriser la circulation dans la ville. C'est pourquoi le ministère de l'Équipement propose la solution d'un nouvel itinéraire autoroutier de contournement de Lyon.



LES TRANSPORTS DANS LA RÉGION LYONNAISE : QUI FAIT QUOI ?

S'agissant des projets de contournement, le ministère de l'Équipement et Réseau Ferré de France, maîtres d'ouvrage respectifs pour les réseaux routiers et ferroviaires nationaux, définissent par étapes le contenu des projets et conduisent leur réalisation. Les décisions importantes sont prises par le ministre chargé de l'Équipement et des Transports ou par le gouvernement. Les collectivités territoriales - région, départements et villes - sont consultées à chaque étape et peuvent contribuer au financement des projets. Les associations et les organismes socio-économiques sont également consultés.

D'autre part, différents acteurs ont en charge la mise en place ou la gestion des politiques territoriales de déplacements :

- La Région Rhône-Alpes définit le service et passe une convention avec la SNCF pour la mise en œuvre du transport ferroviaire régional de voyageurs depuis le 1^{er} janvier 1997. À l'issue d'une période d'expérimentation, elle deviendra définitivement l'autorité organisatrice de ces services en janvier 2002.

- Les Conseils généraux assurent la gestion et le développement des réseaux de routes départementales et peuvent participer au financement des grandes infrastructures de déplacements, de même que la région.

- Le SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), qui associe la Communauté urbaine de Lyon et le Conseil général du Rhône, gère les transports en commun dans l'agglomération lyonnaise. À ce titre, il a mis en place, en partenariat avec l'État, le Plan des déplacements urbains qui plaide en faveur de la hiérarchisation du réseau routier, du développement des transports collectifs et de la maîtrise de l'urbanisation.

- Chaque commune disposant d'un réseau de transports en commun exerce également un rôle d'autorité organisatrice des transports en commun urbains, en s'appuyant le cas échéant sur un syndicat intercommunal (Saint-Étienne, Vienne, L'Isle d'Abeau...).

- La Communauté urbaine de Lyon gère et développe le réseau routier local, qui comprend une partie du périphérique.

Enfin, concernant le transport ferroviaire, la SNCF définit les offres de service et assure leur mise en œuvre tant pour les liaisons voyageurs à longue distance (notamment par TGV) que pour le transport de marchandises. Pour les autoroutes concédées, les sociétés concessionnaires d'autoroutes assurent leur construction et leur exploitation.





débat public

Les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise

2 LES SOLUTIONS PROPOSÉES

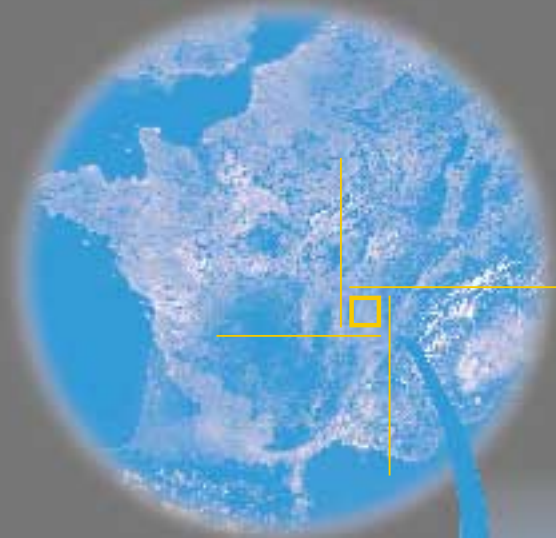
La position de Lyon, nœud de communication autoroutier et ferroviaire à l'échelle européenne, engendre des problèmes difficiles pour ces deux modes de transport.

La responsabilité du gouvernement, pour les déplacements routiers comme pour les chemins de fer, est de choisir des solutions à la fois globales et multimodales, tout en tenant compte des responsabilités et des initiatives des collectivités territoriales compétentes en matière de transports métropolitains ou régionaux. Il s'agit en effet d'associer à cette démarche tous les acteurs concernés afin de mettre en place un système de transport adapté au développement durable de la métropole lyonnaise et qui s'inscrive de manière cohérente dans les grands projets nationaux d'infrastructures.

Deux objectifs majeurs se dégagent, en cohérence avec les orientations nationales définies par les «Schémas de services collectifs de transport» :

- rééquilibrer de façon volontariste la répartition des marchandises transportées entre la route et le rail, par un contournement ferroviaire associé à des augmentations des capacités au Nord et au Sud de la métropole,
- rendre la ville à ses habitants, en reportant, de façon efficace, le trafic routier de transit à l'extérieur de l'agglomération sur un contournement autoroutier et en supprimant l'actuelle continuité entre les autoroutes A6 et A7.

Les solutions techniques proposées par les maîtres d'ouvrage s'inscrivent dans cette recherche de cohérence et de complémentarité entre les infrastructures envisagées. Le ministère de l'Équipement et Réseau Ferré de France entendent ainsi proposer une stratégie multimodale d'ensemble adaptée aux enjeux particuliers de la métropole lyonnaise.





Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail : un contournement ferroviaire fret par l'Est

Les déplacements ferroviaires constituent une alternative reconnue à la route en particulier pour les déplacements périurbains et intercités de voyageurs, et pour le transport des marchandises à moyenne et longue distance. Pour les flux de poids lourds en transit, une réorientation massive du trafic vers le mode ferroviaire est nécessaire. Cela nécessite une offre nouvelle, le réseau actuel étant incapable de supporter dans des conditions acceptables un trafic qui doit être multiplié par trois d'ici 2020. Le «nœud ferroviaire» lyonnais, déjà saturé en raison notamment d'une augmentation croissante des déplacements de voyageurs, ne peut supporter une telle hausse du trafic marchandises. Il est donc devenu indispensable de mettre en place une nouvelle infrastructure pour le fret qui contourne l'agglomération lyonnaise.

Une approche globale

■ Des études préparatoires déjà engagées

Réseau Ferré de France, qui est propriétaire du réseau national et a la charge de son développement, a engagé les premières études relatives à ce nouvel axe fin 1999. Il les mène en liaison avec l'État et la Région Rhône-Alpes, qui les cofinancent dans le cadre du Contrat de plan en cours, et avec la SNCF, exploitant du réseau. Les études préparatoires de ce contournement ont eu pour but de préciser les objectifs du projet, sa localisation, les possibilités d'utilisation du réseau existant, l'articulation avec les projets voisins, les fonctions à assurer, les zones de passage possible, ainsi que les enjeux économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire qui lui sont liés.

■ Des objectifs contribuant au développement durable

Le premier objectif du contournement fret de Lyon est de favoriser un rééquilibrage entre la route et le rail. Associé à un ensemble de projets permettant de constituer la Magistrale Éco-Fret, il apporterait des gains de temps de parcours, de fiabilité et de productivité pour susciter une demande de transport ferroviaire accrue, tout en offrant la capacité supplémentaire nécessaire pour y faire face. Ce contournement devrait aussi, plus généralement, améliorer le fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble et favoriser le développement des liaisons régionales, en libérant des sillons dans l'agglomération. Ces objectifs entrent dans le cadre d'une politique de développement durable. À cet égard, le projet devrait prendre en compte des objectifs d'efficacité économique et de limitation des nuisances et des risques. Il devrait également participer à un aménagement équilibré du territoire, en respectant l'organisation et les perspectives d'avenir des secteurs traversés, et en contribuant au bon fonctionnement du bassin lyonnais.

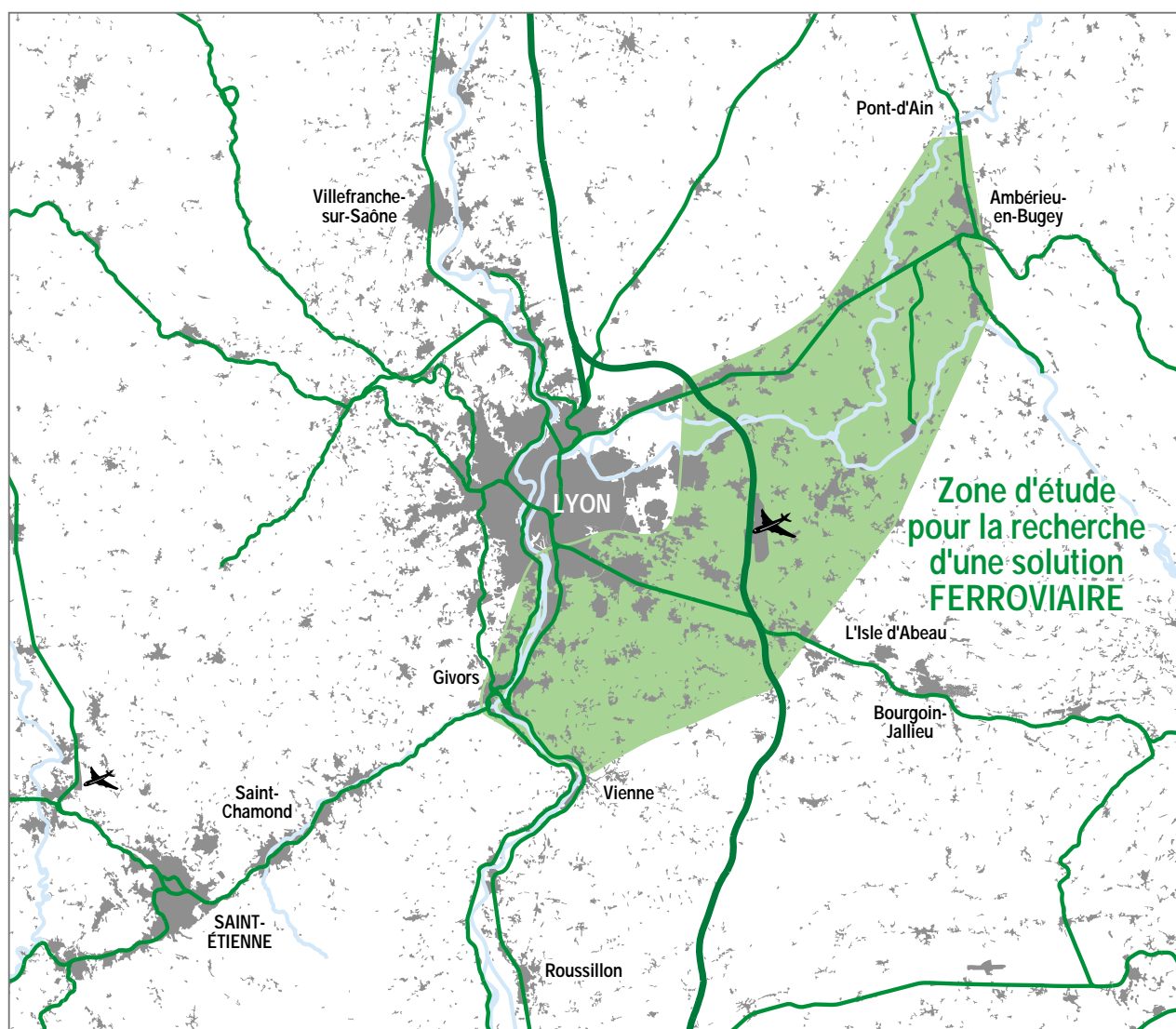
Quelles caractéristiques pour une ligne destinée au fret ?

■ Les trains de fret ont des besoins spécifiques

Les trains de marchandises sont lourds et relativement lents (100 à 140 km/h). Le tracé qu'ils empruntent ne peut supporter des pentes aussi fortes que celles des lignes à grande vitesse (de 0,8 à 1,25 % au maximum au lieu de 3,5 %), mais peut être plus sinueux à condition que cela n'allonge pas trop les distances. Une ligne destinée au fret doit en outre permettre d'accéder aisément aux différentes gares de triage et aux chantiers de transport combiné, tout en prenant en compte les problèmes particuliers posés par ce type de trafic : bruit nocturne, risques liés aux transports de matières dangereuses, etc.

■ L'intérêt d'une ligne dédiée au trafic fret

Le mélange des trafics fret et voyageurs est à éviter autant que possible lorsque ces deux trafics sont importants. D'ailleurs, les lignes les plus efficaces actuellement pour le fret n'ont pas ou peu de trafic voyageurs. C'est le cas d'une partie de la «grande ceinture» en Île-de-France, de la ligne de la Bresse ou de celle empruntant la rive droite du Rhône. Pour donner au contournement de Lyon une efficacité maximale, le principe d'une ligne dédiée au fret peut être envisagé dans la mesure où ce trafic est important et où les TGV ont déjà leur propre contournement. Quant aux liaisons régionales (TER), elles doivent passer par Lyon.



Situation de la zone d'étude du contournement fret de Lyon

Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail :
un contournement ferroviaire fret par l'Est



Pourquoi implanter le contournement ferroviaire à l'Est de l'agglomération ?

Pour répondre aux impératifs géographiques et fonctionnels qui s'imposent au projet, Réseau Ferré de France propose de situer cette nouvelle infrastructure à l'Est de l'agglomération lyonnaise.

■ Quels seront les futurs axes ferroviaires fret autour de Lyon ?

Au Nord et au Sud, les trains de marchandises disposeront dans le cadre de la Magistrale Éco-fret de deux axes principaux dont la vocation fret sera confirmée : la ligne de la Bresse Dijon - Ambérieu-en-Bugey et la ligne de la rive droite du Rhône. Dans la vallée de la Saône, où se cumulent les trafics Nord-Sud et Nord-Italie, ils utiliseront également la ligne Paris-Lyon-Marseille et pourraient aussi emprunter le projet de «branche Sud» mixte de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône. Dans la vallée du Rhône, la partie Sud de la ligne PLM, située sur la rive gauche du Rhône, apportera une capacité supplémentaire. Ces itinéraires complémentaires seront caractérisés par une forte mixité entre voyageurs et fret.

En direction de l'Italie, la ligne historique Ambérieu-en-Bugey - Modane - Turin sera progressivement améliorée puis complétée par la future liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin.

■ Quelles seraient les principales fonctions d'un tel contournement ?

La première fonction du projet serait d'établir la continuité d'un itinéraire à priorité fret Nord-Sud en reliant la ligne de la Bresse et la ligne de la rive droite du Rhône. Les raccordements pourraient aussi permettre d'y accéder depuis la «branche Sud» de la LGV Rhin-Rhône et depuis la ligne de la rive gauche du Rhône.

Mais ce ne serait pas là sa seule fonction. Le nouveau contournement faciliterait la desserte depuis le Nord des sites ferroviaires majeurs de Sibelin et de Vénissieux, situés au Sud-Est de l'agglomération. En outre, il améliorerait l'accès depuis le Nord et le Sud au site ferroviaire d'Ambérieu-en-Bugey. Celui-ci pourrait ainsi bénéficier de sa position stratégique pour se développer dans l'avenir, par exemple dans le domaine de la

logistique. Il favoriserait également la desserte d'autres sites logistiques de l'agglomération, comme le Parc industriel de la plaine de l'Ain, la zone de Chesnes à L'Isle d'Abeau, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, l'aérodrome de Mions-Corbas et le port Édouard-Herriot.

Enfin, cette nouvelle ligne fonctionnerait en synergie avec la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Pour l'acheminement du fret, le contournement ferroviaire de Lyon pourrait faire partie d'une alternative permettant d'accéder au futur tunnel international via le tunnel fret sous le massif de la Chartreuse, par un itinéraire utilisant à moyen terme la ligne existante entre Lyon, Saint-André-le-Gaz et Saint-Béron, qui serait aménagée. Les études de cet itinéraire, qui prennent en compte les services d'autoroute ferroviaire vers l'Italie, sont en cours à la suite des décisions intergouvernementales de janvier 2001.

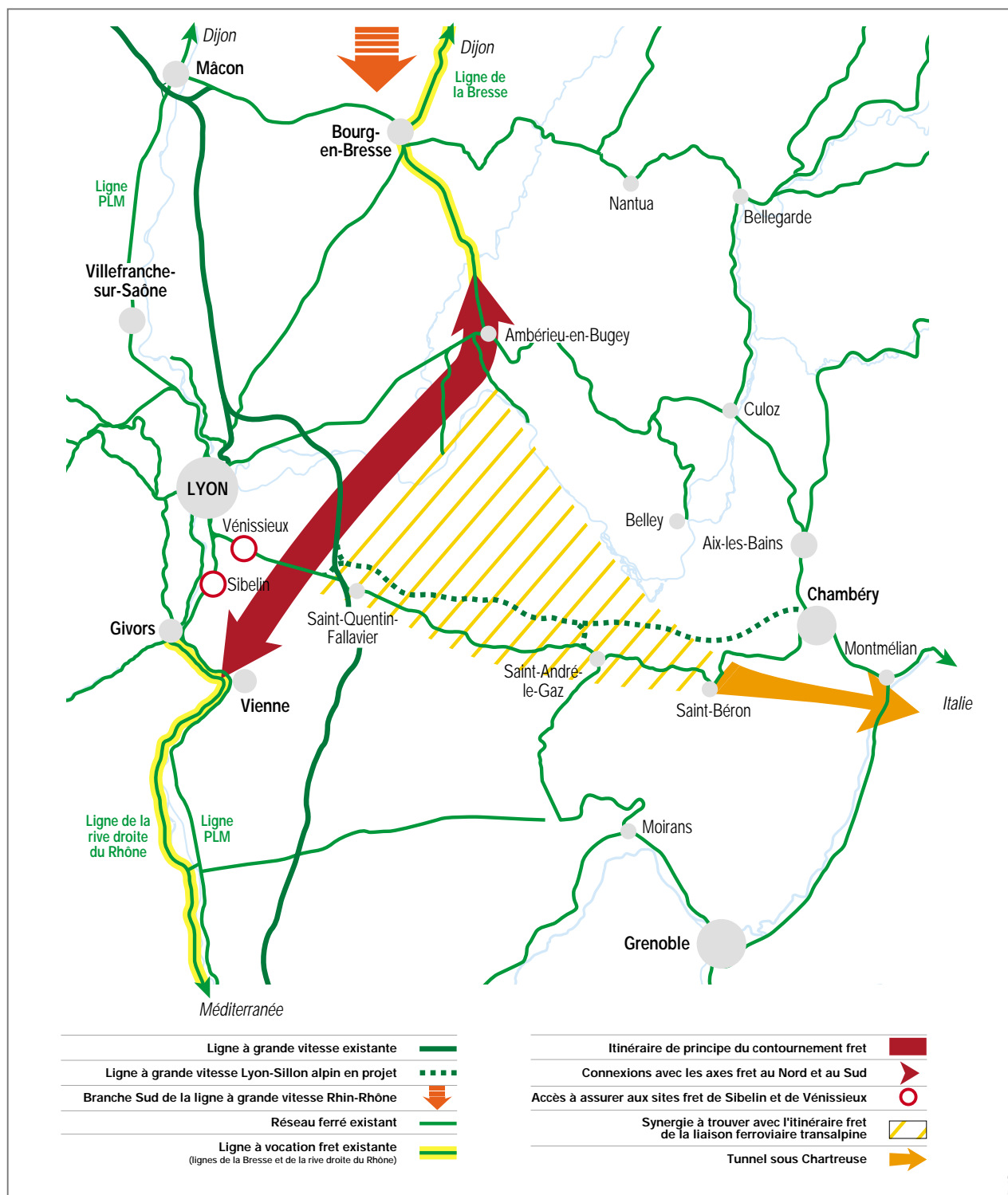
■ Pourrait-on faire passer le contournement par l'Ouest ?

La topographie de l'Ouest lyonnais serait très défavorable pour la réalisation d'une ligne nouvelle fret ayant de faibles déclivités. Cependant, ce sont avant tout les impératifs liés aux raccordements avec le réseau ferroviaire - existant et futur - qui conduisent Réseau Ferré de France à écarter l'option d'une ligne nouvelle par l'Ouest. Elle allongerait en effet l'axe fret Nord-Sud principal et n'améliorerait pas l'accès aux sites de Sibelin et Vénissieux et à l'Italie.

LES ITINÉRAIRES POUR LE FRET AU SUD DE LYON

Le trafic fret contournant Lyon à destination du Sud empruntera les lignes existantes de la vallée du Rhône. Il s'agit de la ligne de la rive droite, spécialisée en fret, et de celle de la rive gauche, allégée depuis juin 2001, au-delà de Valence, de la plupart des TGV à destination du Sud.

La coexistence avec le trafic régional en développement sur cette ligne est possible : les trains de fret qui l'empruntent déjà sont des trains rapides (120 ou 140 km/h) qui circulent surtout la nuit.



Les fonctionnalités de la ligne nouvelle SOURCE : RFF

Les principales fonctionnalités de la ligne nouvelle seraient les suivantes : établir un itinéraire continu à priorité fret entre le Nord et le Sud et contournant Lyon, faciliter la desserte des sites marchandises de Sibelin et de Vénissieux et fonctionner en synergie avec le futur itinéraire fret de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail :
un contournement ferroviaire fret par l'Est



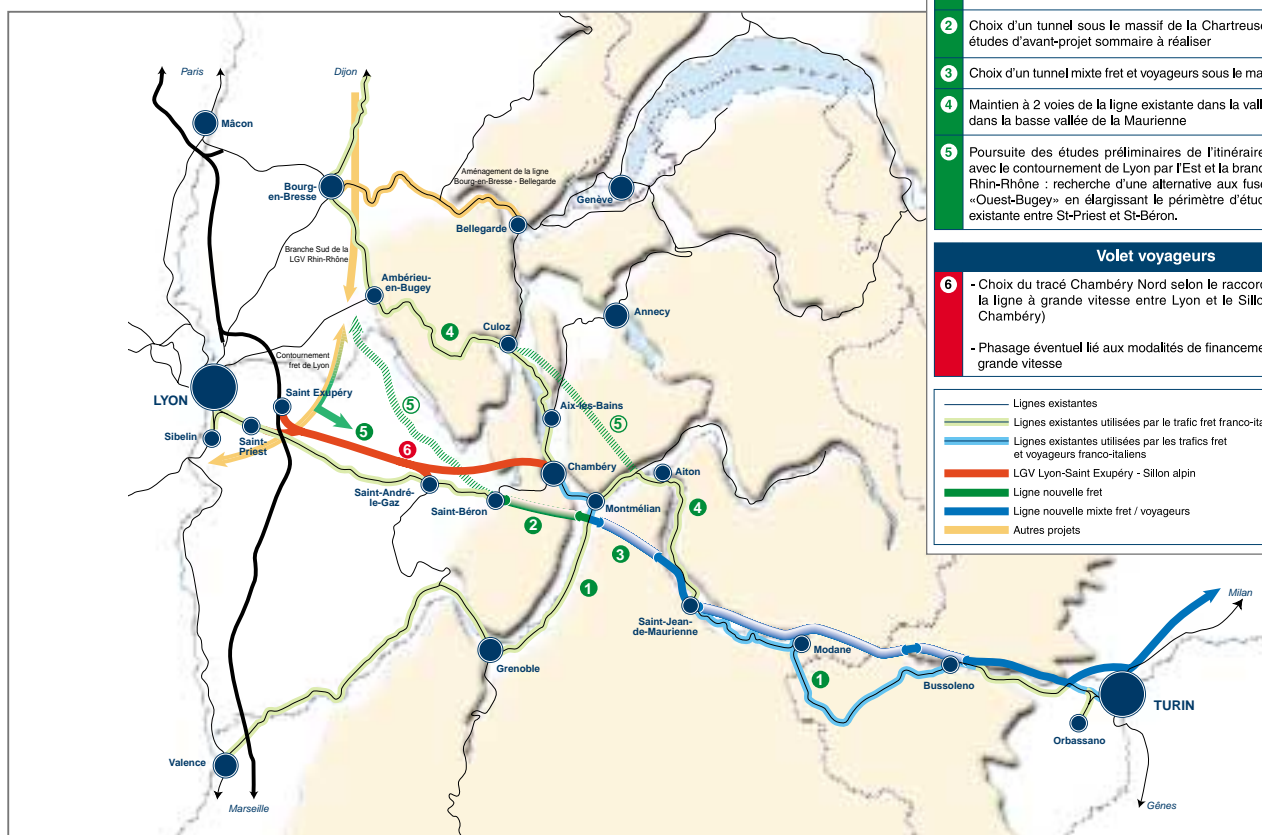
LE PROJET DE LGV RHIN-RHÔNE : UN DISPOSITIF EN ÉTOILE

Ce projet comprend trois branches. La première à l'Est est prévue entre Mulhouse et Dijon. La seconde, à l'Ouest, rejoindrait la LGV Sud-Est depuis l'agglomération dijonnaise vers Paris. Enfin, la «branche Sud» relierait la «branche Est» prévue entre Dijon et Besançon, à l'agglomération lyonnaise. Chacune de ces branches complémentaires est à un stade d'avancement différent. Un débat public a eu lieu en 2000 sur la branche Sud. Pour faire face à l'accroissement attendu du trafic de fret vers le Sud et vers l'Italie, Réseau Ferré de France a proposé pour cette branche la création d'une ligne à grande vitesse mixte voyageurs et marchandises. Les contraintes engendrées par la circulation concomitante de trains à grande vitesse roulant à plus de 260 km/h et de trains de fret circulant pour la plupart à 120 km/h au maximum sont à l'étude.

LYON-TURIN : UN PROJET GLOBAL FRET ET VOYAGEURS

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été au centre du sommet franco-italien du 29 janvier 2001, au cours duquel les deux gouvernements ont décidé sa mise en œuvre. Destiné au fret et aux voyageurs, il répondra à trois enjeux majeurs :

- autoriser le transit de plus de 40 millions de tonnes de marchandises par an entre la France et l'Italie, soit l'équivalent de deux millions de camions,
- permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions en assurant une desserte efficace des grandes villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry et Annecy) et placer Turin à 1 h 35 de Lyon,
- renforcer les conditions de sécurité pour la traversée des Alpes et participer à la limitation des nuisances liées à la progression spectaculaire du trafic routier.



Liaison ferroviaire transalpine. Les décisions ministérielles du 25 janvier 2001 SOURCE : RFF

La future liaison transalpine permettra le transit de 40 millions de tonnes de marchandises par an entre la France et l'Italie, soit l'équivalent de deux millions de camions.

Un territoire à forts enjeux pour l'État

Le mandat du gouvernement confiant l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise au préfet de la région Rhône-Alpes insiste sur les enjeux de développement de l'espace interdépartemental autour de Saint Exupéry. Elle indique que cet espace a accueilli la majorité du desserrement de l'agglomération lyonnaise depuis une trentaine d'années, dans une première couronne à l'Est du périphérique puis, au-delà, dans les communes rurales rendues accessibles par les grandes infrastructures routières.

■ Un projet global d'aménagement de l'Est lyonnais

L'État entend soutenir la restructuration de la première couronne de l'Est lyonnais, préserver le développement du centre d'échanges multimodal de Saint Exupéry et garantir le bon fonctionnement des zones d'activités d'envergure métropolitaine, tout en prenant en compte les contraintes environnementales. Il soutient l'émergence de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau - Bourgoin-Jallieu, conformément au rapport «Isle d'Abeau 2015» approuvé par le gouvernement. Le contournement fret ferroviaire devrait donc s'inscrire dans un projet global d'aménagement de cet espace qui s'est beaucoup développé en dehors de tout cadre global de concertation, car il se trouve situé aux marges de trois schémas directeurs différents.

Un environnement à préserver

■ Des enjeux naturels et patrimoniaux

Le territoire d'étude du contournement ferroviaire à l'Est de l'agglomération se caractérise par la prééminence d'un relief de plaine, avec des espaces plus accidentés en frange de la zone. Le paysage de la plaine de l'Ain est essentiellement rural, tandis que celui de la plaine de l'Est lyonnais est beaucoup plus marqué par l'urbanisation. Le secteur des Balmes viennoises, dont les pentes sont très marquées, présente des difficultés d'insertion qui le rendraient difficile à franchir par le projet. Le projet devrait aussi prendre en considération des zones sensibles comme les milieux naturels protégés qui jalonnent la vallée du Rhône et la vallée de l'Ain et plus particulièrement le confluent Ain-Rhône. En revanche, le projet passerait à l'écart de l'Île Crémieu, dotée d'un patrimoine culturel, historique et naturel remarquable, ou encore de la cité médiévale de Pérouges. Enfin, l'ensemble du périmètre est marqué par la présence de nappes d'eau souterraines alluviales qui constituent une ressource en eau importante pour la région lyonnaise.

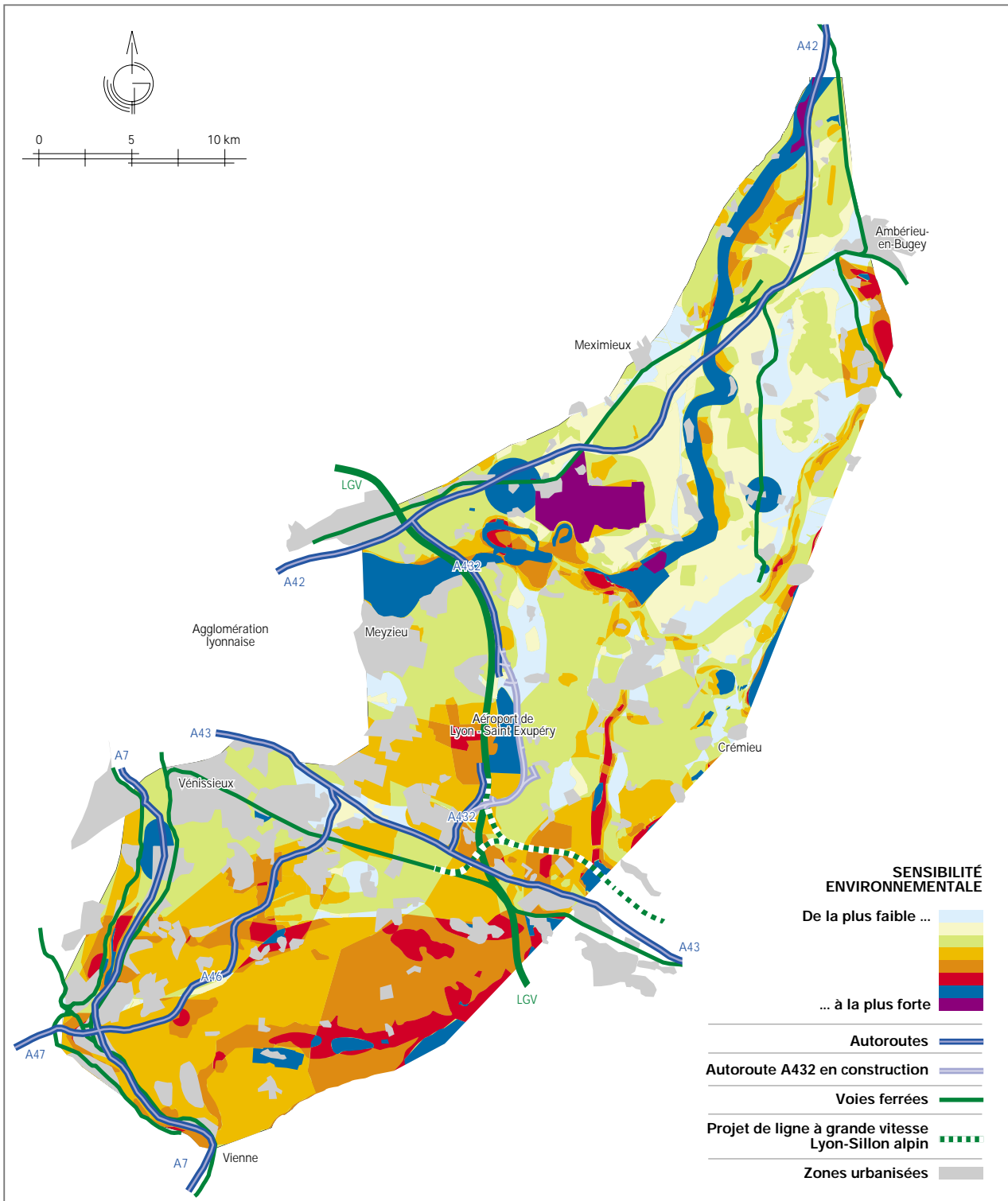
■ Un secteur marqué par l'urbanisation et les infrastructures

Le projet devrait tenir compte avant tout des zones d'habitat que la ligne nouvelle devrait généralement éviter. Elles sont denses à proximité de Lyon et restent très présentes, mais plus morcelées, en périphérie de l'agglomération. Cette zone est également industrialisée, avec en particulier quelques grandes zones d'activités et plusieurs établissements industriels classés «à risques». D'autres activités humaines plus spécifiques - des camps militaires aux parcs de loisirs - jalonnent le territoire qui serait traversé. Celui-ci accueille aussi de nombreuses infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires qui ont favorisé le développement économique et notamment l'essor de la logistique (ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, parc industriel de la plaine de l'Ain).

■ Une agriculture toujours présente

L'agriculture reste très dynamique malgré le développement de l'urbanisation, grâce au maintien de grandes entités agricoles qui ont souvent été remembrées à l'occasion des réalisations d'infrastructures et grâce à une diversification progressive liée aux nouvelles demandes des consommateurs de l'agglomération. Il conviendrait de ne pas la déstructurer en cas de réalisation du projet.

Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail :
un contournement ferroviaire fret par l'Est



Synthèse des enjeux environnementaux sur la zone d'étude du contournement ferroviaire fret de Lyon SOURCE : SCETAURROUTE

Le projet de contournement ferroviaire devra tenir compte des enjeux naturels et patrimoniaux, mais aussi des zones d'habitat et d'activité implantées dans la périphérie de l'agglomération lyonnaise.

Les premiers contours du projet

■ Quelles sont les zones de passage possible ?

Le contournement fret de Lyon serait une ligne à double voie électrifiée au standard européen.

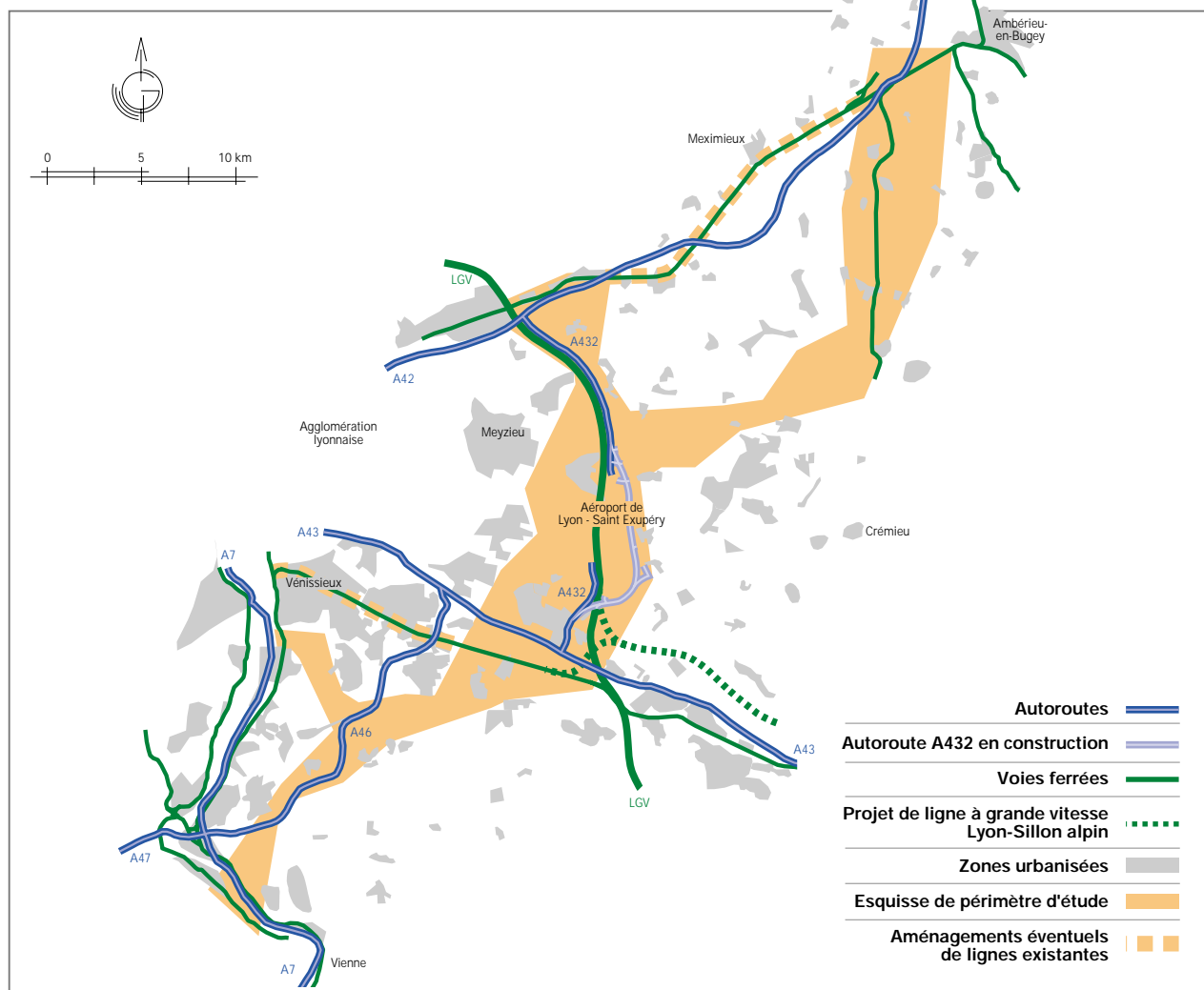
Sur la base de l'identification des sensibilités environnementales et des fonctionnalités à assurer par une ligne nouvelle de contournement fret de Lyon, des zones de passage possible ont été recherchées. Ces zones de passage prennent en compte deux logiques d'aménagement différentes, susceptibles d'être combinées : une utilisation maximale des possibilités de jumelage avec des infrastructures existantes ou en construction, ou un passage à l'écart des zones sensibles.

Elles permettent de proposer un périmètre d'étude.

■ Un projet en deux parties

Compte tenu des raccordements possibles à la ligne existante Lyon-Grenoble, la ligne nouvelle serait constituée de deux tronçons :

- un tronçon Nord, entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et la ligne Lyon-Grenoble,
- un tronçon Sud, avec prolongement de la ligne nouvelle vers la ligne de la rive droite du Rhône.



Esquisse de périmètre d'étude d'une ligne nouvelle de contournement ferroviaire fret de Lyon SOURCE : RFF

L'étude des zones de passage prend en compte deux logiques d'aménagement différentes : le jumelage du contournement avec des infrastructures existantes ou le passage à l'écart des zones dites « sensibles ».

Pour contribuer au rééquilibrage modal de la route vers le rail :
un contournement ferroviaire fret par l'Est



Les enjeux socio-économiques

■ Le coût du projet

Au stade actuel des études, le coût d'une ligne nouvelle complète à double voie de contournement fret de Lyon par l'Est, avec ses tronçons Nord et Sud, peut être estimé entre 1,1 et 1,5 milliard d'euros hors taxes aux conditions économiques de 2001 (soit 7 à 10 milliards de francs). Le tronçon Nord entre Ambérieu-en-Bugey et la ligne Lyon-Grenoble est estimé entre 0,8 et 0,9 milliard d'euros hors taxes (soit 5 à 6 milliards de francs). Le tronçon Sud est estimé pour sa part entre 0,3 et 0,6 milliard d'euros soit 2 à 4 milliards de francs.

Une approche par étapes de la définition du projet, depuis son cahier des charges jusqu'à la détermination précise du tracé et des modalités d'insertion, permet de prendre en compte la complexité des enjeux. Elle s'accompagne de la concertation indispensable. Des procédures précises régissent ce cheminement. Les possibilités de phasage du projet et leur intérêt pourront être évalués dès les prochaines étapes des études.

■ L'apport du projet à la collectivité

La réalisation du contournement fret de Lyon permettrait, à l'horizon 2020 :

- d'accroître d'environ 145 le nombre de trains de fret Nord-Sud et Nord-Lyon par jour de semaine, ce qui réduirait le trafic poids lourds dans l'agglomération lyonnaise de près de 5 000 poids lourds par jour (soit de l'ordre de 1,8 million de poids lourds par an) ;
- de faire circuler une quinzaine de trains de fret supplémentaires par jour de semaine entre le Nord et l'Italie, via le tunnel sous la Chartreuse, qui ne pourraient pas, en tout état de cause, passer par Chambéry, faute d'une capacité suffisante.

Ces 160 trains de fret supplémentaires par jour de semaine utiliseraient, en dehors de la région lyonnaise, la capacité offerte par la mise en œuvre de la Magistrale Éco-Fret.

L'avantage pour la collectivité nationale découlant du report de trafic fret de la route vers le rail correspond à la réduction de l'insécurité, de la congestion, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre.

Un autre avantage du projet est lié aux possibilités de report vers le contournement d'une partie des trafics pouvant s'écouler dans Lyon et Chambéry. Il s'agit de réduire le nombre de trains de fret traversant ces deux agglomérations malgré un trafic global de marchandises multiplié par trois. Un effort particulier porterait sur le trafic de matières dangereuses afin d'éviter de les faire passer dans les zones les plus urbanisées.

Globalement, le contournement pourrait ainsi recevoir plus de 300 trains par jour.

Enfin, pour les voyageurs, le projet libérant le nœud lyonnais d'une grande partie du trafic fret permettrait un développement plus aisé des services régionaux de voyageurs.

Cependant, la réalisation du contournement fret ne supprimerait pas totalement la nécessité d'investir pour augmenter les capacités de développement du trafic ferroviaire à l'intérieur de l'agglomération. Il s'agit en effet de permettre, sans attendre la mise en service du projet, une croissance de l'ensemble des trafics, puis de parachever l'amélioration des transports régionaux.

■ Les conditions de financement

Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures ferroviaires nationales, finance l'exploitation et l'entretien du réseau sur ses fonds propres. Pour le développement du réseau, le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 précise qu'il ne peut accepter un projet demandé par l'État, une collectivité locale ou un organisme public, que s'il fait l'objet, de la part des demandeurs, d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de Réseau Ferré de France.

Le niveau de participation de RFF au financement de l'opération découle du rapport entre les coûts d'investissement et d'entretien liés au projet, et son incidence sur les recettes versées par les transporteurs ferroviaires pour l'usage du réseau.

Les besoins en concours publics nécessaires devraient être apportés par l'Union européenne, l'État et les collectivités territoriales concernées.





Pour extraire le transit du centre-ville : un contournement autoroutier par l'Ouest

Les débats publics déjà tenus en 1997 et 1999 ont conduit à affirmer la nécessité d'un contournement autoroutier de Lyon pour le trafic de transit et à situer sa réalisation à l'Ouest. Cette orientation a été confirmée par le gouvernement en mai 2000.

Écarter le trafic de transit de l'agglomération : une nécessité reconnue

Un premier débat, conduit en 1997, a porté sur l'opportunité d'un contournement autoroutier situé à l'Ouest de l'agglomération. Ce débat a conclu à la nécessité d'une solution durable aux difficultés de circulation Nord-Sud à Lyon. L'état des études disponibles n'a en revanche pas permis de confirmer la solution passant par l'Ouest.

■ L'objectif d'un contournement

C'est après des études complémentaires portant notamment sur les possibilités de raccordement sur l'A7 du contournement Ouest, sur une comparaison des scénarios Est et Ouest au plan environnemental, socio-économique et de l'attractivité pour le trafic, sur une approche de la pollution de l'air, qu'un nouveau débat a été conduit, en 1999, portant de façon équilibrée sur les scénarios Est et Ouest.

À l'issue de ce débat, la nécessité d'un contournement a été réaffirmée. Son but essentiel est de sortir le trafic de transit de l'agglomération pour permettre une requalification des axes autoroutiers qui la traversent, conformément aux objectifs du Plan des déplacements urbains. La décision du gouvernement du 18 mai 2000 de poursuivre les études du contournement par l'Ouest a été prise après ce débat.

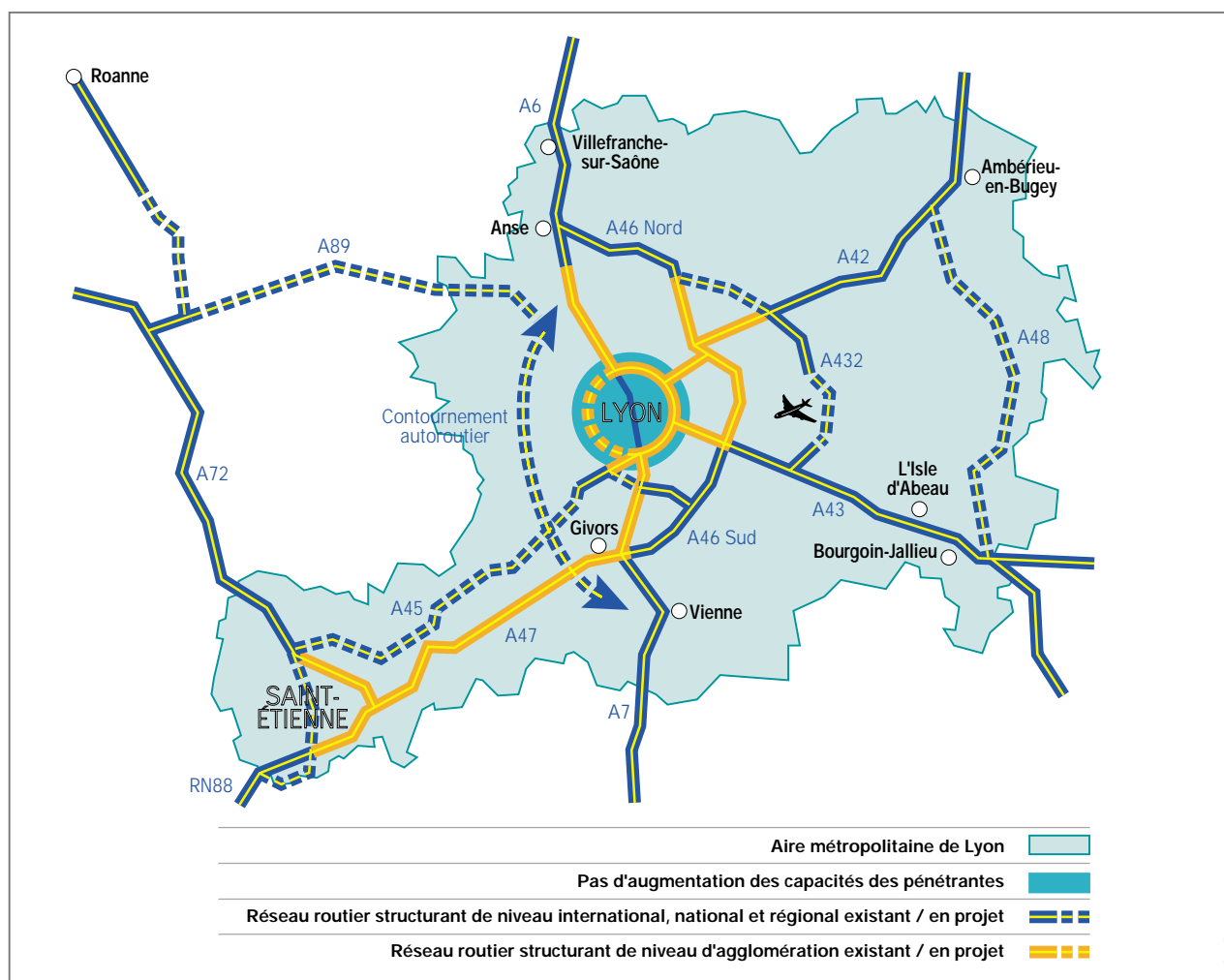
■ Pourquoi le scénario Ouest ?

Le scénario Ouest consiste en une autoroute à créer entre l'A6 (au sud d'Anse) et l'A7 (région de Vienne). Le scénario Est comprend pour sa part, du Nord au Sud, l'A46, l'A432 complète, puis de l'A43 à l'A7 (au sud de Vienne) un tronçon d'autoroute à créer.

Même si le scénario Est s'avérerait sans doute plus facile et moins coûteux à réaliser, les avantages décisifs du scénario Ouest ont été les suivants :

- Il offrirait une ouverture à l'Ouest de la région, favorable au développement économique de Roanne, Saint-Étienne et de l'Ouest du département du Rhône. Il contribuerait ainsi au rééquilibrage de la région Rhône-Alpes en permettant le raccordement de l'A89 et l'A45 (et de l'axe Lyon-Toulouse) sur l'axe Nord-Sud.

- Du fait de sa longueur équivalente à celle de la traversée de l'agglomération, il capterait naturellement le trafic de transit Nord-Sud, contrairement au tracé Est qui est plus long de 20 km.
- De ce fait, en soulageant la rocade à l'Est, il permettrait un meilleur fonctionnement des dessertes locales.



Un réseau hiérarchisé SOURCE : DRE RHÔNE-ALPES

La réalisation du contournement autoroutier offrirait une ouverture favorable au désenclavement et au développement de l'Ouest de la région Rhône-Alpes, contribuant à son rééquilibrage.

Pour extraire le transit du centre-ville :
un contournement autoroutier par l'Ouest



Un périmètre d'étude et un cahier des charges précis

Les études réalisées en vue des deux débats précédents ont permis d'acquérir une bonne connaissance du territoire de l'Ouest lyonnais, connaissance qui a servi de base à la définition du périmètre des études préliminaires et à la constitution du cahier des charges du contournement. Ces deux documents étaient associés à la commande gouvernementale du 2 juin 2000.

■ Le périmètre d'étude

Le périmètre d'étude dans lequel seront recherchés les fuseaux de passage a ainsi tenu compte :

- des possibilités de raccordement sur l'A6,
- des caractéristiques fortes du plateau de l'Ouest lyonnais : l'agglomération dense à l'Est, les pentes marquées des monts du Lyonnais à l'Ouest, qui dégagent une largeur de couloir de 5 km au Nord à 8 km au Sud sur le plateau de Mornant,
- de l'exclusion des abords de Givors,
- des contraintes de franchissement du relief de l'extrémité Nord-Est du Pilat (mais en excluant de fait la possibilité de passage à l'air libre de la ligne de crête),
- et enfin des possibilités de raccordement à l'A7 au Nord ou au Sud de Vienne.

■ Le cahier des charges

Le cahier des charges, pour sa part, définit les objectifs du projet, déjà confirmés par les débats antérieurs. Il replace le contournement dans la réflexion globale de la gestion des trafics de transit de voyageurs et de marchandises au droit de l'agglomération. Il indique les caractéristiques principales du projet, en rappelle les procédures réglementaires d'élaboration et précise l'organisation de l'étude.

En outre, eu égard d'une part aux craintes, exprimées lors des précédents débats, du risque de favoriser l'étalement urbain, et d'autre part à la sensibilité environnementale reconnue de l'ensemble du secteur, le cahier des charges

souligne les enjeux particuliers d'aménagement et d'environnement à prendre en compte ; notamment :

- la maîtrise de l'étalement urbain par l'intermédiaire de la DTA,
- le respect du territoire du Parc naturel régional du Pilat qui ne pourrait être traversé le cas échéant qu'à l'aide d'un tunnel,
- les impacts agricoles en général, et notamment l'enjeu fort des vignobles des Côtes du Rhône septentrionales,
- la limitation des nuisances vis-à-vis des zones urbaines,
- la protection de la ressource en eau, et la non-aggravation du risque d'inondation,
- les effets sur le paysage grâce à des tracés s'adaptant bien au relief originel.

■ Une infrastructure dédiée au transit, sans échanges avec la voirie locale

L'affichage est clair : le contournement Ouest comporterait un échange avec l'A89 d'une part et l'A45 d'autre part, mais n'aurait pas de diffuseur avec le réseau routier local. Il s'agit en effet de donner priorité au bon écoulement du trafic de transit Nord-Sud et donc de maintenir le contournement le plus attractif possible. Il convient ensuite d'éviter de recréer les problèmes de la rocade Est dus au mélange des trafics. Il faut enfin éviter d'encourager l'étalement urbain dans un secteur très attractif et déjà à forte pression foncière, en facilitant les relations domicile-travail par le contournement. Cette absence d'échanges directs avec la voirie locale serait inscrite dans la Directive territoriale d'aménagement (DTA).

Les conséquences des échanges indirects qui pourraient se faire par l'intermédiaire des diffuseurs proches sur l'A89 et l'A45 seraient à maîtriser par les prescriptions de la DTA.

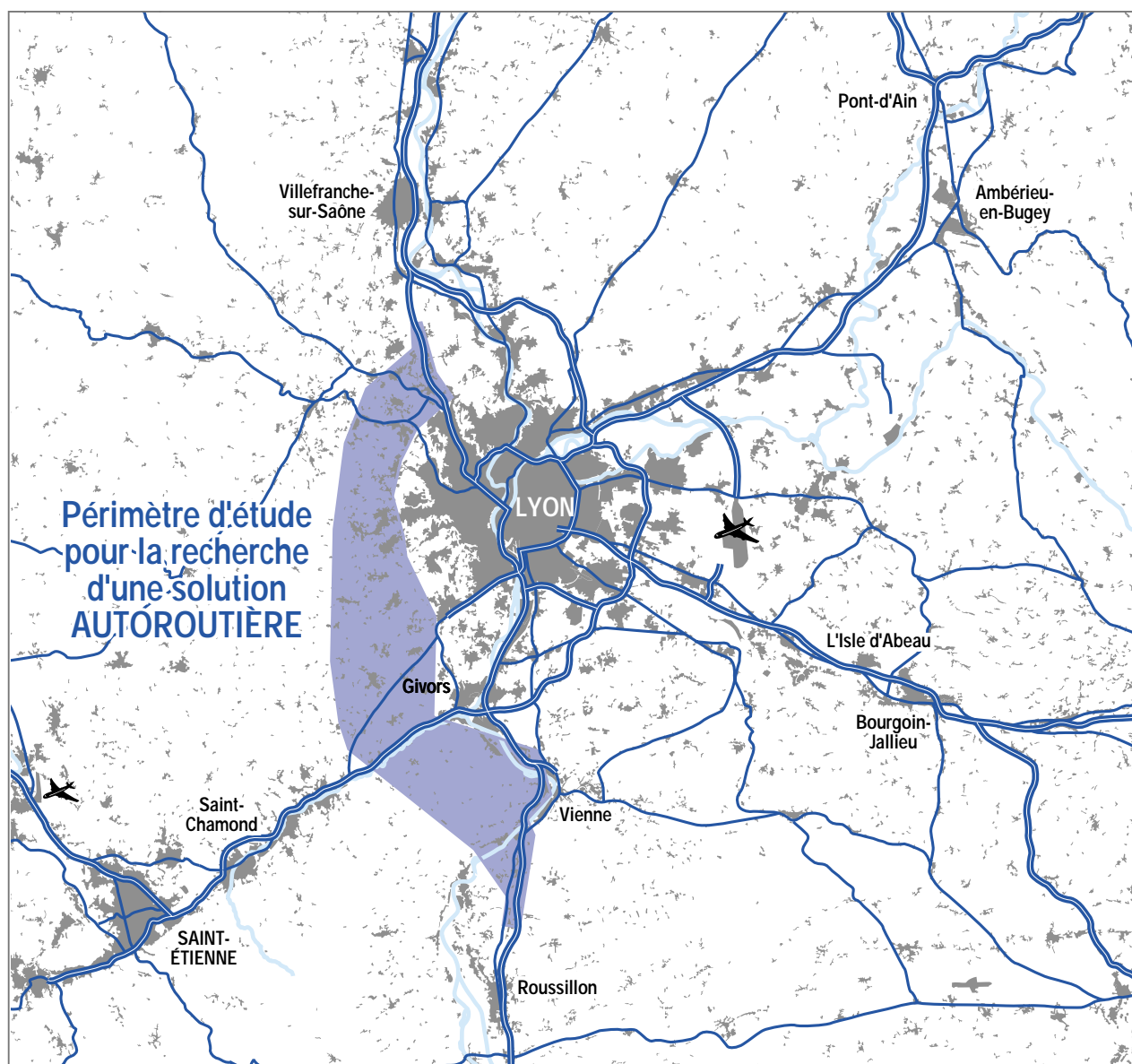
■ L'accompagnement du contournement

Le choix de l'option Ouest et la crainte d'une incidence négative sur le territoire par un étalement urbain favorisé, même en l'absence de diffuseur proche, justifiaient qu'une réflexion particulière soit menée sur le devenir de ce territoire, simultanément à l'étude du projet. Celui-ci a été identifié comme l'un des quatre territoires à enjeux dans la Directive territoriale d'aménagement : c'est donc dans ce cadre que cette réflexion a été engagée avec la participation des acteurs locaux.

Le moment venu, la cohérence entre les différentes solutions de localisation du contournement et les hypothèses de développement et d'organisation du territoire traversé pourra être recherchée. Elle serait un critère de choix du fuseau du projet au terme des études préliminaires.

■ Le déclassement de l'A6 et de l'A7 à l'intérieur de l'agglomération

Le cahier des charges prévoit les mesures permettant d'interrompre la continuité autoroutière entre l'A6 et l'A7 et de dissuader le trafic de transit de traverser le centre de Lyon. La requalification de cet itinéraire est inscrite dans le Plan des déplacements urbains.



Situation du périmètre d'étude du contournement autoroutier de Lyon
SOURCE : DRE RHÔNE-ALPES

Pour extraire le transit du centre-ville :
un contournement autoroutier par l'Ouest



Où en est-on aujourd'hui ?

■ La démarche d'étude

L'objectif des études préliminaires conduites dans l'aire d'étude retenue est de rechercher des possibilités de passage du contournement sous forme de fuseaux d'environ un kilomètre de large, puis de comparer ces fuseaux à la lumière de critères économiques, d'environnement, d'aménagement du territoire et de technique routière.

La définition de ces fuseaux tiendra compte du relief et de l'urbanisation. Elle s'efforcera d'éviter les secteurs où les enjeux de l'environnement naturel ou humain sont les plus forts. Elle recherchera des conditions de passage de moindre impact ou qui permettraient la mise en œuvre de mesures d'intégration. Enfin, elle visera une harmonisation avec l'évolution paysagère probable du territoire.

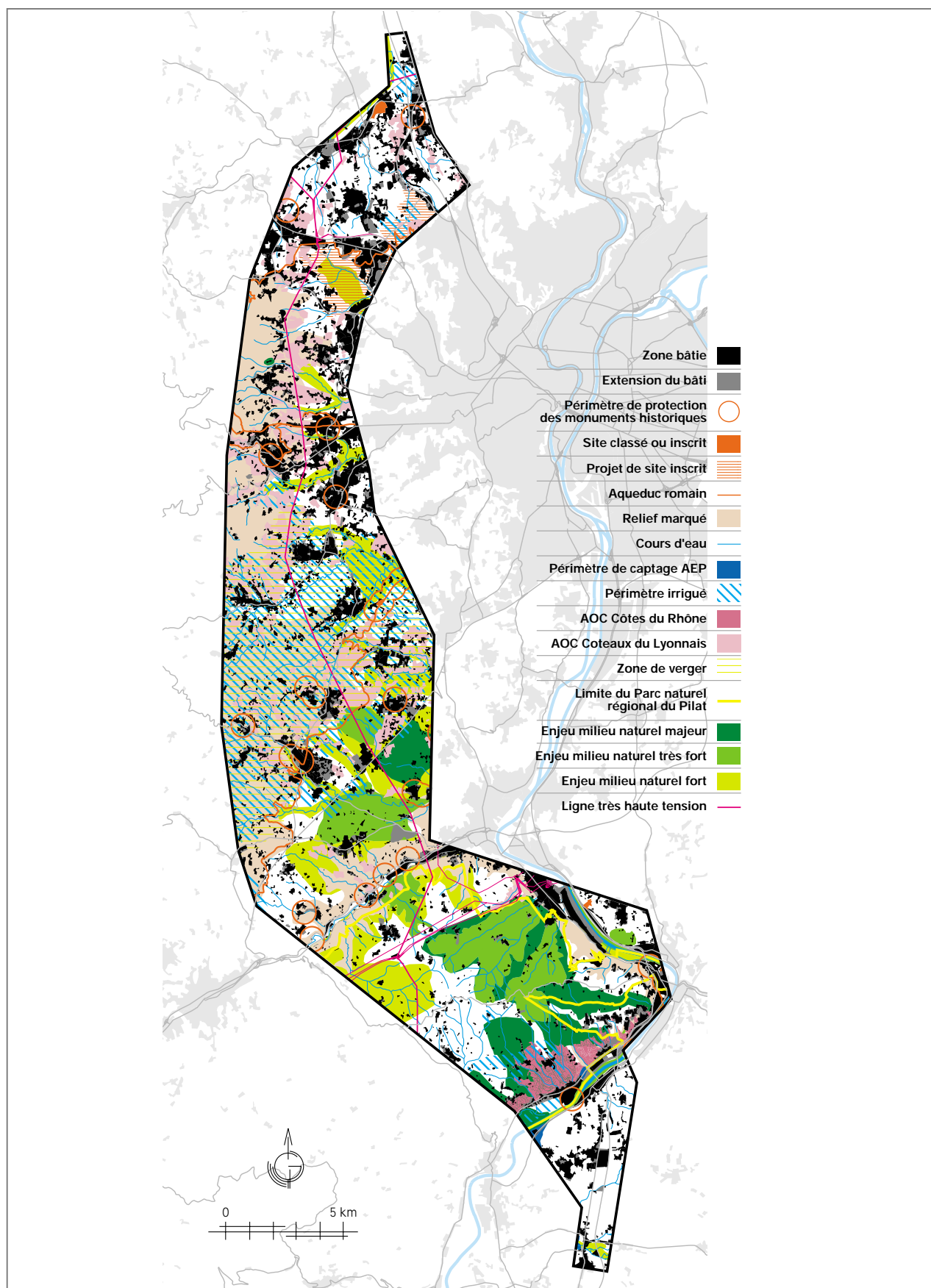
■ Les objectifs environnementaux

Les études du contournement doivent s'appuyer sur une bonne connaissance des caractéristiques et du fonctionnement du territoire concerné. C'est pourquoi, en accord avec le cahier des charges, les premières études engagées ont permis de dégager les principales contraintes et sensibilités relevant de l'environnement physique, humain et naturel, et de préciser les objectifs visés.

- Les impératifs géographiques, tout d'abord. L'Ouest lyonnais est une barrière de reliefs qui séparent complètement la métropole lyonnaise étalée dans la plaine Saône-Rhône, de l'intérieur du Massif central. Du Nord au Sud se succèdent ainsi les monts du Beaujolais, les monts du Lyonnais et le massif du Pilat. Le contournement devrait s'implanter logiquement en contrebas de cette succession de hauteurs. Les contraintes les plus marquées sont liées à la pente du versant des monts du Lyonnais, à l'encaissement de la vallée du Gier qui, comme tous les cours d'eau rencontrés, sont perpendiculaires à la direction du projet, et au promontoire du Pilat, qui imposerait localement la présence d'un tunnel.
- La protection de l'urbanisation ensuite. L'urbanisation, dense et dispersée au Nord, se regroupe en villages sur le plateau de Mornant, puis s'aligne au pied des pentes dans la vallée du Rhône. Elle constitue une contrainte forte vis-à-vis du

contournement qui devrait s'en tenir le plus éloigné possible (sauf passage en souterrain) afin de limiter le risque de nuisance.

- Une agriculture et une viticulture à préserver. L'agriculture dynamique de l'Ouest lyonnais fondée sur des produits à forte valeur ajoutée est favorisée par la proximité du bassin de consommation que représente l'agglomération lyonnaise. Cette agriculture est néanmoins fragilisée par la pression urbaine. Les principales zones à enjeux comprennent les vignobles AOC Côtes du Rhône septentrionales (cru de Côte Rotie qui est une production de valeur exceptionnelle) pour lesquels le cahier des charges fixe des objectifs précis garantissant qu'il ne sera pas porté atteinte aux surfaces plantables et à la qualité des vins. Les AOC Coteaux du Lyonnais possèdent encore un potentiel de développement, et des vergers se sont développés grâce à un réseau d'irrigation récent, sur le piémont des monts du Lyonnais.
- Le milieu naturel est également un enjeu majeur. Les multiples inventaires réalisés sur l'Ouest lyonnais soulignent l'intérêt de nombreux espaces en tant que milieux naturels, d'une part sur les pentes des monts du Lyonnais, mais surtout en partie Sud, sur le plateau de Mornant (landes de Montagny et Saint-Andéol-le-Château) et dans les ravins qui entaillent les rebords du plateau du Pilat. Plusieurs de ces espaces présentent un intérêt majeur et doivent être pris en compte dans le choix des fuseaux, sans oublier les relations biologiques à maintenir entre différents milieux complémentaires. La protection des cours d'eau et des nappes alluviales doit également être prise en compte.
- Le paysage, qu'il soit lié principalement aux caractéristiques du relief ou plutôt à la proximité du bâti, ou encore à la combinaison des deux, sera inévitablement concerné par le projet. Mais son évolution est largement dépendante des effets de la pression urbaine. L'adaptation au relief serait recherchée, tout en respectant les caractéristiques autoroutières.
- Enfin, l'aire d'étude est riche d'un patrimoine historique et archéologique dont les éléments majeurs sont en tout premier lieu situés à Vienne et dans la vallée du Rhône, sans négliger les aqueducs gallo-romains qui sillonnent le secteur.



Synthèse des enjeux environnementaux SOURCE : CETE DE LYON

Les premières études engagées ont permis de dégager les principales contraintes et sensibilités de l'environnement géographique, humain et naturel, et de préciser les objectifs visés.

Pour extraire le transit du centre-ville :
un contournement autoroutier par l'Ouest



■ Des mesures d'insertion

La démarche progressive de définition du projet vise à éviter, dans le cadre des études préliminaires, d'abord les secteurs les plus importants ou les plus sensibles afin de limiter les impacts sur l'environnement humain et naturel ou sur le paysage. Ultérieurement, les critères environnementaux seront importants lors de la comparaison des fuseaux et dans le choix final. Ensuite, dans le cadre de la mise au point du tracé définitif (phase d'avant-projet sommaire) les mesures d'insertion dans l'environnement local seraient définies en vue d'annuler ou de réduire les impacts qui n'auraient pu être évités.

Ainsi, de manière non exhaustive, l'environnement du projet pourrait-il conduire à prévoir :

- pour la protection des eaux, des dispositifs de régulation des rejets des eaux de l'autoroute dans les petits cours d'eau, et de protection contre d'éventuelles pollutions,
- le rétablissement des continuités des vallons franchis, selon les fonctions assurées (cours d'eau, promeneurs, grande et petite faune),
- des dispositifs de protection contre le bruit des habitations les plus proches, conformément à la réglementation,
- le rétablissement des circulations de part et d'autre de l'autoroute,
- des mesures de compensation des impacts agricoles,
- des études particulières concernant le vignoble des Côtes du Rhône septentrionales, conformément au cahier des charges,
- des mesures d'intégration paysagères spécifiques adaptées aux différentes situations du projet, avec une attention sur les points particuliers (proximités de villages, têtes du tunnel, grands ouvrages d'art, franchissement de routes importantes...).

Les enjeux socio-économiques

L'état d'avancement actuel des études ne permet pas de donner des résultats sur le bilan socio-économique du contournement autoroutier pour la collectivité. Toutefois, certains éléments peuvent d'ores et déjà être avancés, notamment pour ce qui concerne la sécurité routière, les temps de parcours, l'usure des véhicules, la consommation de carburant et la pollution.

■ Les principaux résultats pour la collectivité

Les véhicules en transit Nord-Sud utilisent actuellement en majorité la rocade Est. Celle-ci présente un point très dangereux, l'échangeur A46-A42 (dit «Nœud des Îles») où se produisent de nombreux accidents. Le report du trafic de transit sur le contournement devrait être bénéfique en matière de sécurité routière,

L'itinéraire Nord-Sud A6-A7 par le contournement Ouest serait de longueur équivalente à l'itinéraire actuel via le tunnel sous Fourvière, et représenterait un raccourci de dix-huit kilomètres par rapport à l'itinéraire Est par l'A46

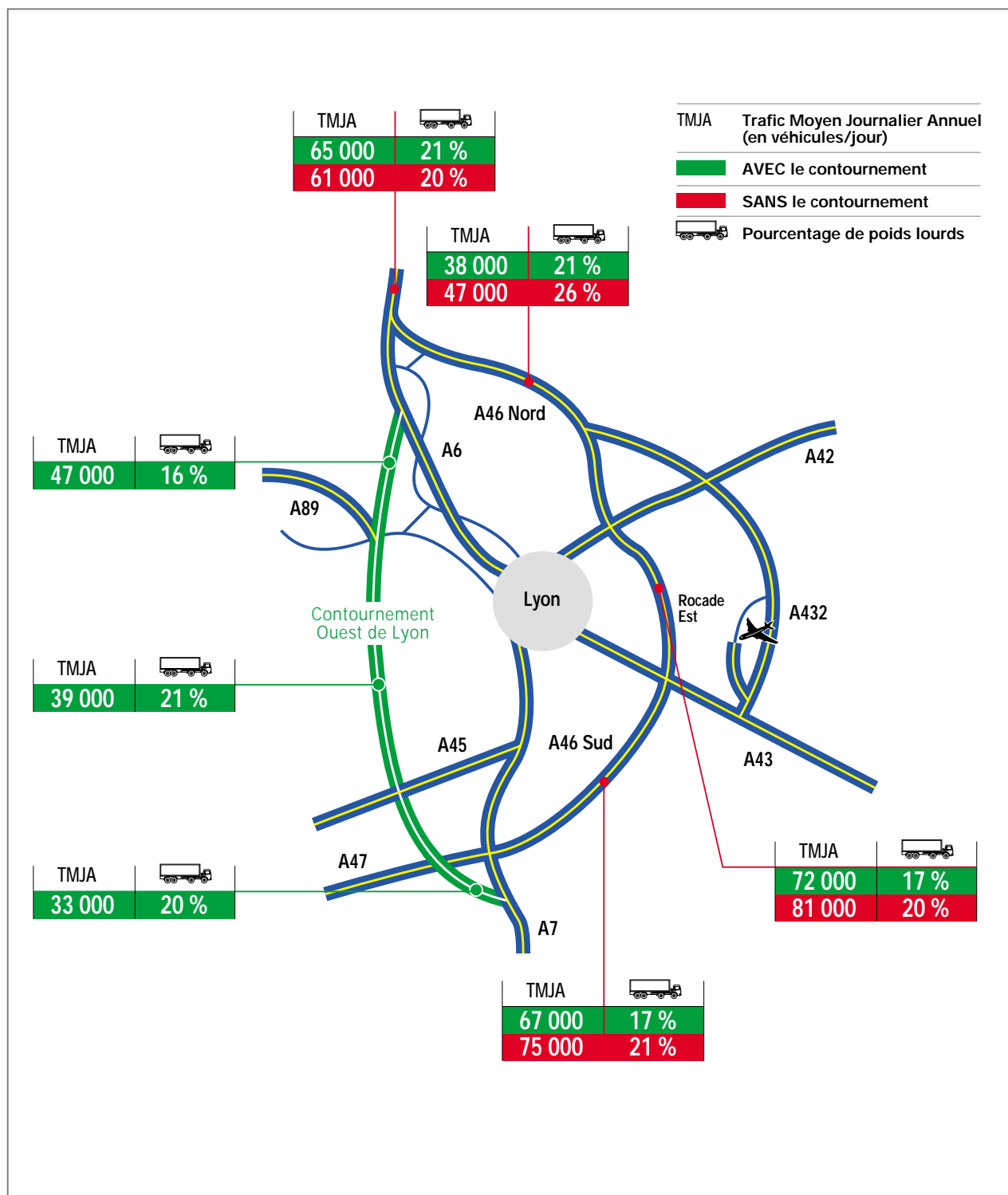
Nord - rocade Est - A46 Sud. Le temps de parcours pour un véhicule léger en transit Nord-Sud serait, un jour moyen, de 10 minutes plus faible par le contournement par rapport aux itinéraires par Fourvière (ou le Tronçon Ouest du Périphérique) ou par la rocade Est (et jusqu'à 20 minutes en heure de pointe).

Les gains en parcours et temps devraient réduire l'usure des véhicules et la consommation de carburant pour les véhicules utilisant le contournement.

La pollution produite par les véhicules en transit serait soustraite de l'agglomération et se diluerait dans des zones où les niveaux sont moins critiques.

Les encombrements sont importants sur la rocade Est au niveau des échangeurs A46-A42 et A46-A43 et sur la liaison A6-A7 (tunnel de Fourvière). La présence du contournement devrait contribuer à améliorer la situation par le retrait du trafic de transit. Ceci répondrait à la complémentarité souhaitée par le PDU entre le contournement autoroutier dédié au transit et le TOP dont la vocation est d'écouler le trafic interne à l'agglomération.

2.2



Trafics en 2020 sur le réseau sans et avec le contournement autoroutier SOURCE : CETE DE LYON

Cette carte permet de mieux mesurer l'impact de la réalisation du contournement autoroutier sur le trafic automobile (en vert, les résultats chiffrés avec le contournement et en rouge les résultats sans le contournement).

Pour extraire le transit du centre-ville :
un contournement autoroutier par l'Ouest



■ Les coûts et Les modalités de financement

Le contournement autoroutier Ouest de Lyon serait une autoroute à péage. Il serait concédé à une société désignée après une mise en concurrence à l'échelon européen en application des directives. Dans le cas où l'équilibre intrinsèque de l'opération ne serait pas assuré, le projet pourrait faire l'objet d'une subvention publique. Cette subvention, dont le niveau constitue l'un des critères de choix du concessionnaire, serait cofinancée par l'État et les autres collectivités publiques concernées.

Le taux de péage pris en compte dans les études en cours est comparable aux taux constatés actuellement sur les autoroutes de la région.

Compte tenu de la géographie du site, le coût du projet est très dépendant, outre sa longueur totale, de la proportion de viaducs, de tranchées couvertes et surtout de tunnels, ouvrages dont le coût est élevé. Les études de recherche de fuseau étant tout juste engagées, l'estimation du projet reste approximative.

Néanmoins sur la base d'estimations simplifiées, on pourrait retenir comme coût indicatif un montant de l'ordre de 1,7 à 2,1 milliards d'euros (soit 11 à 14 milliards de francs) TTC.

RÉALISER LE PROJET "LYON-CONFLUENCE"

La réalisation du contournement permettrait de sortir le trafic de transit du centre de l'agglomération et par conséquent, de rompre la continuité autoroutière A6-A7 au centre-ville. L'itinéraire actuel pourrait être réaménagé en boulevard urbain. Ce serait l'occasion de reconquérir tout le territoire au Sud du quartier de Perrache dans le secteur de la confluence Rhône-Saône. Celui-ci a déjà fait l'objet d'un concours d'urbanisme qui supposait la suppression de l'autoroute dans la traversée de Lyon. Le secteur du confluent pourrait alors devenir un véritable quartier susceptible d'accueillir, d'ici vingt à trente ans, près de 30 000 nouveaux habitants sur un site de 150 hectares. Cette opération contribuerait en outre à la maîtrise de l'étalement urbain de l'agglomération. Plus largement, c'est toute la porte Sud de l'agglomération lyonnaise qui constitue un site stratégique. Il recouvre les quartiers de Gerland, Perrache, le confluent, le Sud de La Mulatière, Oullins, Saint-Fons, Pierre-Bénite, ainsi que le port Édouard Herriot. Ces territoires sont depuis maintenant trente ans totalement bloqués par le passage de l'autoroute, des grandes voiries et des faisceaux SNCF. Une réorganisation du système des transports dont fait partie le déclassement de l'A7 pourrait permettre de redonner leur place aux fleuves en tant qu'éléments structurants de l'organisation des quartiers.

LA RÉDUCTION DES NUISANCES

La transformation en boulevard urbain de l'axe A6-A7 qui traverse l'agglomération permettrait de réduire la pollution atmosphérique et le bruit. Compte tenu des pics de pollution de plus en plus nombreux enregistrés notamment l'été, cette perspective est loin d'être négligeable. Cette action serait complémentaire à la mise en œuvre du Plan des déplacements urbains qui, grâce au développement des transports collectifs, cherche à atteindre cet objectif. Il s'agit en particulier de limiter la diffusion des produits polluants dans l'air aux valeurs guides définies précisément dans le PDU et de participer à la reconquête du cadre de vie urbain menacé par les nuisances.





L'IMPACT SUR L'EST DE L'AGGLOMÉRATION

L'A46 et la rocade Est devraient bénéficier du report du trafic de transit Nord-Sud sur le futur contournement. Cet axe très chargé et par conséquent dangereux, contribue à desservir quelques-unes des grandes zones d'activités de la métropole situées à l'Est de l'agglomération, dans l'Ain et le Nord Isère. Toutefois, une partie de l'A46, complétée par la réalisation de la partie Nord de l'A432 entre Les Échets et La Boisse, continuerait à assurer le transit vers les Alpes. Par conséquent, l'ensemble du réseau autoroutier à l'Est devra donner lieu à une réflexion sur son aménagement, notamment en matière d'échangeurs et sur ses modalités de gestion, pour qu'il puisse offrir durablement un niveau de service satisfaisant pour les nombreuses entreprises implantées dans cette zone. La réduction des nuisances pour les riverains de la rocade Est apparaît également comme une priorité.



LE CONTOURNEMENT DE LYON ET LES PROJETS A89 ET A45

Les projets des autoroutes A89 (Balbigny-Lyon) et A45 (Saint-Étienne - Lyon) sont plus avancés - au niveau des études - que le contournement de Lyon et ils pourraient par conséquent être réalisés plus rapidement. Cependant, le contournement, une fois réalisé, renforcerait leur intérêt en leur donnant un branchement direct sur l'axe Nord-Sud sans interférer sur le trafic urbain.

- Le projet A89 a été soumis à l'enquête d'utilité publique en 1997. Il a ensuite été modifié en supprimant sa «branche Est» vers les autoroutes A6 et A46, qui présentait un coût élevé pour un trafic faible et de fortes contraintes environnementales. Le nouveau projet se branche, à La Tour-de-Salvagny, sur la RN7, sans aménagement lourd de l'accès à Lyon. Ce dernier se fera par la RN7 ou la RD73, la RN6 et l'autoroute A6. Cette situation est cohérente avec le PDU de Lyon, qui traduit une volonté de ne pas renforcer les pénétrantes routières et d'orienter les trajets domicile-travail vers les transports collectifs. Une nouvelle enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est ouverte le 17 septembre 2001. Le contournement de Lyon assurerait la continuité autoroutière vers le Nord comme vers le Sud. Pour les trafics Est-Ouest, un aménagement de l'échangeur situé au Sud de Villefranche-sur-Saône entre l'A6 et l'A46 est envisagé.

- L'autoroute A45 est, pour sa part, en cours d'études. Elle se branche sur le tronçon existant, baptisé A45 ou A450, entre Brignais et Pierre-Bénite, dont la mise à 2x2 voies doit être réalisée progressivement. Avant la réalisation du contournement Ouest, l'A45 se raccordera avec l'A7 à Pierre-Bénite. La réalisation du barreau d'Irigny pourrait compléter ce raccordement en direction du boulevard urbain Sud et de l'Est de l'agglomération. La réalisation du contournement autoroutier de Lyon permettrait de mieux relier les réseaux autoroutiers et d'écouler le trafic de transit en évitant la zone urbaine, contribuant ainsi aux objectifs du PDU.

Le schéma global retenu par l'État, inscrit dans les Schémas de services collectifs, présente une cohérence d'ensemble à terme en associant l'A89, l'A45 et le contournement autoroutier. C'est à l'intérieur de ce schéma qu'il conviendra de poursuivre les études et d'envisager des réalisations nécessairement étalées dans le temps.



Quelle est la cohérence des deux projets en matière d'objectifs multimodaux de transport ?

Pour la première fois, un débat public aborde une question globale de services de transport - le contournement et le transit au droit de l'agglomération lyonnaise - en y incluant deux projets, autoroutier et ferroviaire. Cette démarche globale est nouvelle. Elle permet en particulier d'examiner l'interaction entre les deux projets.

Deux projets avant tout complémentaires...

Les principaux effets des deux projets sont complémentaires, puisqu'ils touchent des aspects différents de la nouvelle politique des transports définie par le gouvernement.

- Le contournement ferroviaire permettrait la croissance du fret ferroviaire dans le cadre d'un développement durable, respectueux en particulier des engagements de la France sur la production des gaz à effet de serre. Le nombre de poids lourds en transit dans l'agglomération lyonnaise que ce contournement ferroviaire pourrait éviter est évalué à 5 000 par jour en moyenne, soit le tiers du trafic de transit actuel.
- Le contournement autoroutier permettrait de faire sortir le trafic de transit des axes qui pénètrent dans l'agglomération et qui assurent sa desserte. Malgré la politique de transfert des marchandises sur le rail et le développement des axes alternatifs à la vallée du Rhône, ce trafic resterait trop important pour assurer son passage tout en réglant la question de la régulation de la circulation urbaine souhaitée par le Plan des déplacements urbains. La coupure de la continuité entre les autoroutes A6 et A7, associée au contournement autoroutier, serait la condition préalable à la mise en application de ces mesures de régulation, dont l'objectif final demeure la maîtrise des déplacements en voiture particulière en milieu urbain.

... qui présentent des interactions mesurées

L'examen commun des deux projets a permis d'identifier et de mesurer les interactions d'un projet sur l'autre.

- Le report des marchandises sur le rail permis par le contournement ferroviaire se traduirait, en diminuant le trafic des poids lourds, par une moindre rentabilité financière du contournement autoroutier. Il augmenterait la part publique nécessaire à son financement. Le manque à gagner pour le concessionnaire ne serait pas négligeable. Mais il doit être comparé à un avantage socio-économique beaucoup plus important permis par le transport ferroviaire (sécurité, lutte contre la pollution, réduction des gaz à effet de serre) qui justifie la politique de report modal définie par le gouvernement.
- La réalisation du contournement autoroutier apporterait un trafic supplémentaire sur ce mode de transport, pour partie au détriment du transport ferroviaire. Les études montrent que le trafic supplémentaire, de véhicules légers comme de poids lourds, observé sur ce contournement viendrait essentiellement des autres axes routiers, et que la part provenant du ferroviaire resterait faible. Pour les marchandises, l'influence de la réalisation du contournement autoroutier sur le trafic ferroviaire a été évaluée à moins de 1 %.

Ce dernier résultat mérite quelques explications. S'agissant d'un barreau autoroutier relativement court (60 km environ), le gain de temps de parcours a été estimé à 10 minutes (et à 20 minutes en cas de congestion). Cet effet est surtout sensible sur de courtes distances, beaucoup moins pour des longs parcours de plusieurs heures. Or le transfert modal en faveur du ferroviaire a été analysé par zones d'origine et de destination des flux, et l'on constate qu'il se concentre sur les longues distances, plus favorables au ferroviaire. De plus, les poids lourds sont moins sensibles à la congestion routière que les voitures particulières, du fait qu'ils roulent moins vite et qu'ils sont peu nombreux les week-ends. La suppression d'une zone de congestion pour le transit est, en ce sens, moins déterminante pour eux. Enfin, pour obtenir le report modal souhaité sur le ferroviaire, les gains nécessaires en matière de qualité de l'offre sont d'une ampleur telle que les effets indirects provoqués par une amélioration ponctuelle du réseau autoroutier apparaissent - comparativement - peu significatifs.

Les projets de contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise constituent donc bien deux mesures cohérentes de mise en œuvre de la politique de transport définie par le gouvernement.



perspectives

Les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise

En conclusion, les solutions proposées
par les maîtres d'ouvrage entendent répondre
aux objectifs fixés par le gouvernement
dans le cadre des Schémas de services
collectifs de transport.

Le contournement ferroviaire fret apparaît nécessaire dans tous les cas pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement et son efficacité n'est pas réduite par la construction d'un contournement autoroutier.

Pour sa part, le contournement autoroutier répond bien à la nécessité de sortir de l'agglomération le trafic de transit qui reste important, malgré le rééquilibrage modal et la réalisation d'axes alternatifs. En l'absence de contournement ferroviaire, cette nécessité serait encore largement augmentée.

Les décisions sont-elles déjà prises ?

Pour autant, les décisions de réalisation des deux projets de contournements décrits ici sont-elles déjà prises ? Bien entendu, non. L'intérêt du débat public est précisément de trouver place dans un processus continu d'études, d'élaboration technique et de concertation. L'État a déclaré son intention de réaliser des contournements, considérant qu'ils sont nécessaires, et a pris des options pour les études, notamment sur le contournement autoroutier. Cependant, il n'a pas encore décidé de réaliser ces infrastructures et peut encore modifier les options qu'il a prises pour la suite des études. En effet, après chaque étape des études, le ministre chargé de l'Équipement et des Transports prend la décision de poursuivre ou non le projet. Si le projet continue, chaque étape d'étude permet de choisir progressivement la localisation d'un tracé et précise ses caractéristiques. Il lance ensuite la phase suivante des études, dans la mesure où ces dernières confirment la faisabilité et l'intérêt du projet.

Pour décider le lancement des travaux, il faut, d'une part, que le projet soit déclaré d'utilité publique et, d'autre part, que son financement soit défini. Autrement dit, il faut à la fois que le projet soit utile, respectueux de l'environnement et des activités riveraines, et que son coût corresponde à l'utilité qu'on lui reconnaît. Les études ont précisément pour but de vérifier qu'il existe une solution acceptable mariant ces trois exigences parfois contradictoires.



DES ÉTUDES AU CHOIX DE LOCALISATION : UNE PROCÉDURE PRÉCISE

Le fait que les études soient découpées en plusieurs phases permet de travailler par élimination, au niveau de la localisation d'une infrastructure :

- En fixant le cahier des charges du projet, le ministre définit une aire d'études : ceci signifie que le projet, s'il se fait, ne sortira pas de cette aire d'étude.
- Puis, il choisit un fuseau de 1 000 m de large parmi plusieurs options à l'intérieur de l'aire d'étude : sa décision consiste à abandonner les fuseaux non retenus.
- Enfin, en choisissant la bande du tracé (de 300 m de large pour une autoroute et de 500 m pour le ferroviaire), il libère les contraintes pesant sur les territoires hors de cette bande. S'il se fait, le tracé du projet ne sortira pas de cette bande.

Une étape importante : la période de débat public

Le problème du contournement de l'agglomération lyonnaise, qu'il soit routier ou ferré, reste complexe. Le ministère de l'Équipement et Réseau Ferré de France continue à travailler ensemble pour élaborer des propositions globales. Les choix relèvent du gouvernement, mais le débat public permettra de mieux connaître et de mettre en perspective les points de vue de l'ensemble des citoyens.

L'un des objectifs du débat public est d'aider à enrichir les cahiers des charges des infrastructures nouvelles, par exemple en matière d'environnement, de patrimoine paysager et de surfaces agricoles, en matière de respect des principes du développement durable ou de maîtrise de l'étalement urbain, ou bien de proposer aux maîtres d'ouvrage d'étudier des fonctionnalités ou des variantes qui n'auraient pas encore été examinées. Le compte rendu du débat éclairera le gouvernement dans ses décisions.

glossaire



Caisse mobile / Conteneur

La caisse mobile, de dimensions variables, peut être chargée sur la remorque d'un camion ou sur un wagon. Le conteneur a, de plus, des dimensions normalisées et peut être saisi par le sommet. Sa structure renforcée lui permet d'être empilé sur plusieurs hauteurs, en particulier pour le transport maritime ou le stockage.

FerROUTAGE

Transport de camions par le mode ferroviaire sur une partie de leur parcours.

Transport combiné

Transport d'une caisse mobile ou d'un conteneur à l'aide de plusieurs modes (généralement sur le mode ferroviaire sur la plus grande partie du trajet et sur la route pour la desserte locale).

Trafic d'échange

Trafic entre la zone considérée et l'extérieur de cette zone.

Trafic de transit

Trafic traversant la zone considérée.

Trafic interne

Trafic dont le parcours se situe en totalité à l'intérieur de la zone considérée.

Sillon

Créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.

Abréviations

AOC	Appellation d'origine contrôlée
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CFEL	Chemin de fer de l'Est lyonnais
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CNDP	Commission nationale du débat public
CPDP	Commission particulière du débat public
DAEI-SES	Direction des affaires économiques et internationales – Service économique et statistique (ministère de l'Équipement)
DATAR	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DDE	Direction départementale de l'équipement
DRE	Direction régionale de l'équipement
DTA	Directive territoriale d'aménagement
Gtk	Giga tonnes-kilomètres (milliards de tonnes-kilomètres)
LGV	Ligne à grande vitesse
PDU	Plan des déplacements urbains
PL	Poids lourds
PLM	Paris-Lyon-Marseille
RCEA	Route Centre Europe Atlantique
RFF	Réseau ferré de France
RTEFF	Réseau transeuropéen de fret ferroviaire
SYTRAL	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TER	Trains express régionaux
TGV	Trains à grande vitesse
TMJA	Trafic moyen journalier annuel
TOP	Tronçon ouest du périphérique
VL	Véhicules légers



Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

165, rue Garibaldi

69401 LYON Cedex 03

avec la contribution de la DDE du Rhône et du CETE de Lyon



Réseau Ferré de France

Direction du Développement

Mission Infrastructures nouvelles rhônalpines

Immeuble «Le Britannia» C

20, boulevard Eugène Deruelle

69003 LYON

Octobre 2001

Conception - réalisation **Médiacité**
Cartographie **Site et Signe**

Crédits photos
SNCF, RFF, DDE du Rhône, Communauté urbaine de Lyon,
SLTC, SAEML Lyon Confluence



Les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise

