

Les grandes infrastructures

- Le ferroviaire
 - La Ligne Lyon Turin
 - Le nœud ferroviaire
 - Le CFAL
 - La plate forme multi modale
 - Le CFEL
 - Les lignes voyageurs à l'Est
 - Carex

LGV Lyon-Turin (Région)

Projet

Ligne fret + voyageurs

Lyon-Chambéry (détour)-Turin

2 phases : Lyon-Chambéry puis Chambéry-St Jean de Maurienne

140 km de ligne nouvelle dont 86 km enterrés pour 2025

Le projet répond à plusieurs objectifs :

- Se donner une nouvelle ambition pour le fret ferroviaire
- Développer les autoroutes ferroviaires
- Poursuivre l'extension du réseau grande vitesse européen
- Rendre les Alpes du Nord accessibles à grande vitesse
- Améliorer les dessertes régionales

Lyon Turin : calendrier

- 2010/2011 : préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)
- 2012 : enquête publique du 16/01 au 19/03
- Avis commission enquête publique le 2 juillet 2012
- Sommet franco-italien du 3 décembre à Lyon : les ministres des Transports des deux pays ont signé le 3 décembre une déclaration commune franco-italienne destinée à relancer le projet de LGV Lyon-Turin.
- 2013 : déclaration d'utilité publique (Conseil d'Etat)
- Mise en service de la première phase « au plus tard à la mise en service du tunnel de base franco italien »(*)
- A l'horizon 2023/2025 : mise en service du tunnel de base

Le nœud ferroviaire lyonnais

Une étude sur le long terme : les 30 ans à venir

Objet : l'organisation du réseau ferré sur notre région. Des objectifs ont été listés et des priorités définies.

Les priorités des politiques de la région sont très différentes des priorités des citoyens.

Le nœud ferroviaire lyonnais

L'objectif des uns est de bâtir le développement de la métropole lyonnaise vers l'est en privilégiant l'aspect métropole européenne. Les liaisons avec les autres métropoles européennes doivent être privilégiées.

L'objectif des résidents est une mobilité au quotidien permettant d'accéder à la métropole régionale facilement en termes de moyens techniques & financiers : transports en commun qui ne se limitent pas à Lyon et à sa couronne, mais à Lyon avec toutes les villes régionales qui l'entourent.

C'est Lyon métropole européenne contre Lyon métropole régionale.

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Le décret d'utilité public (DUP) a été publié le 30/11/2012, au JO n°0279, texte 56.

Le DUP ne suit pas le découpage nord/ sud adopté jusqu'alors. Il va jusqu'à St Laurent de Mure, St Pierre de Chandieu. Il reprend donc une partie du tracé sud.

Il déclare urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la partie nord entre les communes de Leyment et de Saint-Pierre-de-Chandieu

La plate forme multi modale

Elle devrait se situer à Grenay, sur un terrain appartenant à RFF.

Elle devrait être reliée aux infrastructures routières existantes par un échangeur.

Les travaux en cours, engagées par l'AREEA pour modifier l'échangeur A432 et A43, ne sont pas adaptés à la mise en service de l'infrastructure.

Le CFEL

Au départ de la gare de Lyon Saint-Paul, le réseau de l'ouest Lyonnais est constitué de trois branches ferroviaires : une se dirige vers Saint Bel, une vers Brignais et la troisième rejoint Lozanne.

Rénovation sous la maîtrise d'ouvrage de RFF de la voie ferrée existante, électrification et mise en place divers systèmes assurant la circulation des tram-trains, remise à niveau de l'ensemble des gares. Presque 300 millions d'euros. Financement à 65 % par la région pour l'infrastructure, à 100 % pour le matériel roulant.

Aujourd'hui, ce sont 6000 voyageurs/jour sur l'ensemble des 3 branches (contribution sur le site de la CPDP)

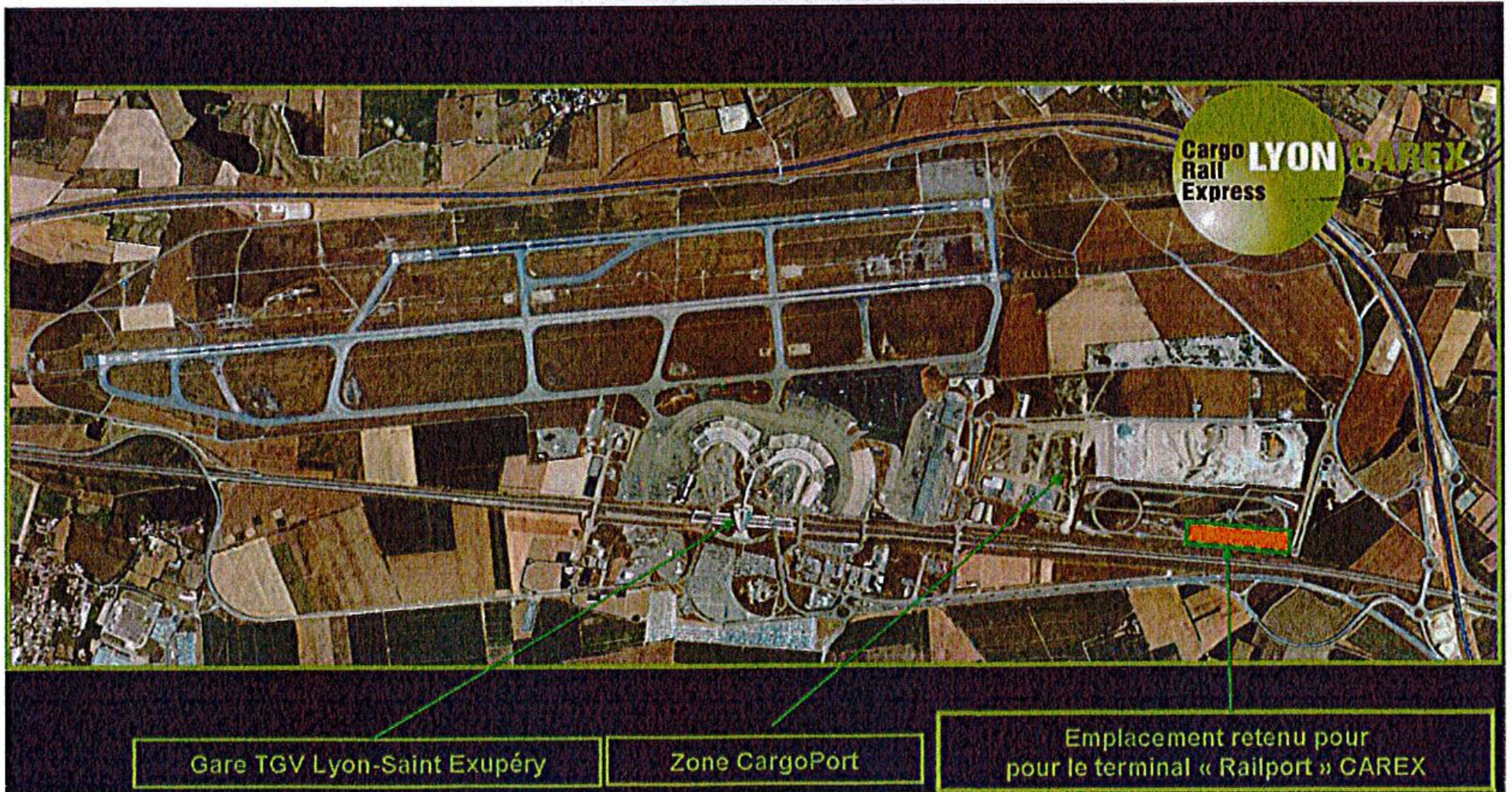
Les lignes voyageurs à l'Est

- Vienne a été transformée en pôle multi modale
- Travaux à Chasse sur Rhône et à Péage de Roussillon.
- La ligne Lyon Grenoble Chambéry : la grande oubliée.

Repères : 21 000 voyageurs/jour sur Lyon-Grenoble (axe le plus fréquenté de la région)
16 000 voyageurs/jour sur Lyon-Vienne-Valence
Gare de Bourgoin-Jallieu : 7000 voyageurs/jour
Gare de Vienne : 5000 voyageurs/jour.

CAREX

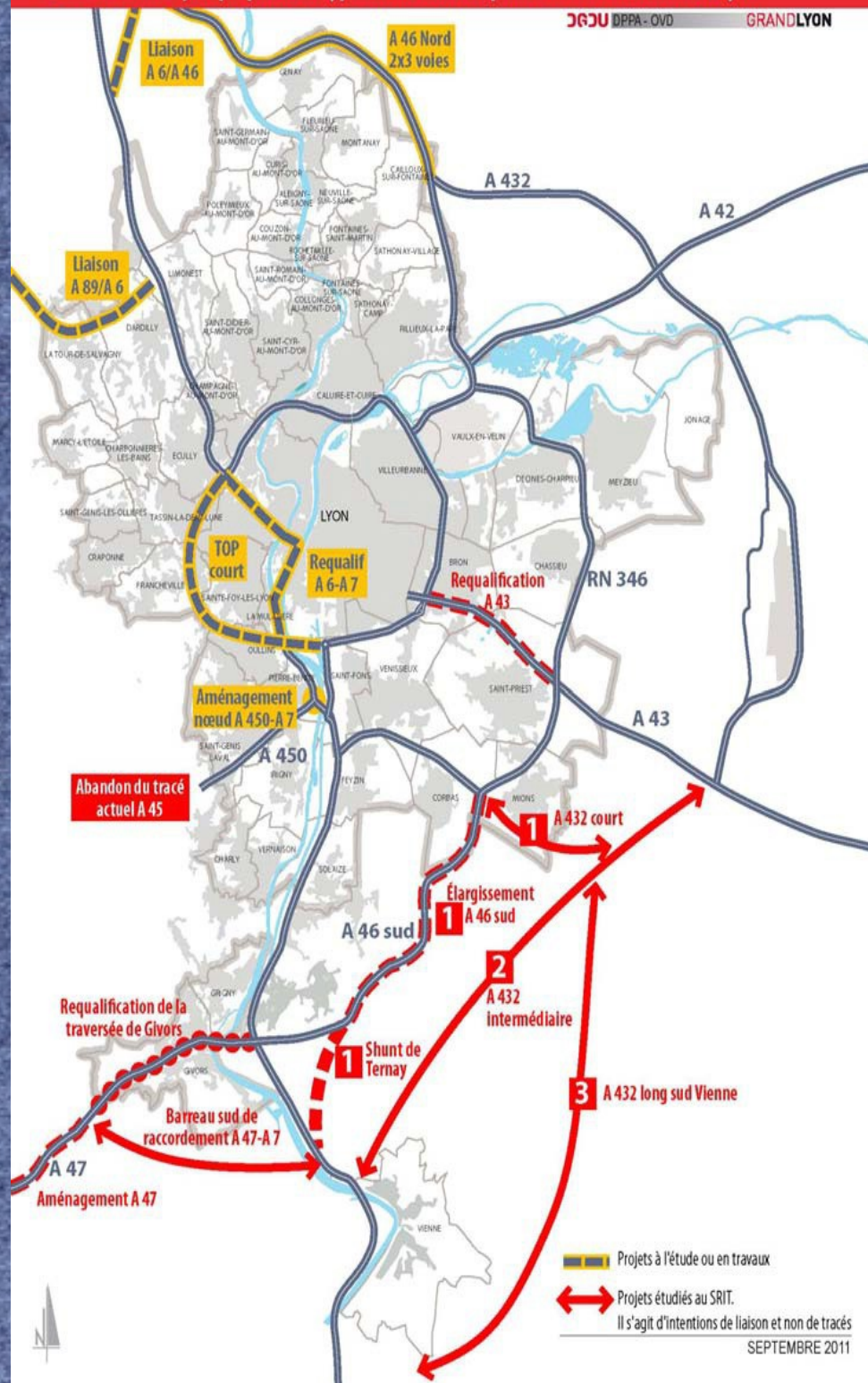
Tracé



CAREX

- Lier le fret avionné au fret ferré via les lignes à grande vitesse, la nuit.
- Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet Euro Carex
- Il est divisé en trois tranches.

- Les autoroutes
 - A l'ouest
 - A l'est

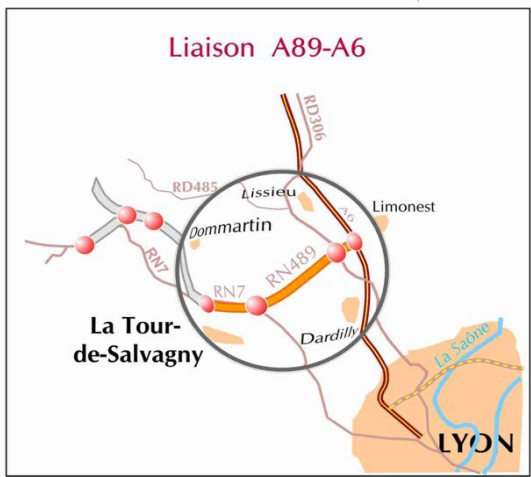


Les autoroutes à l'Ouest

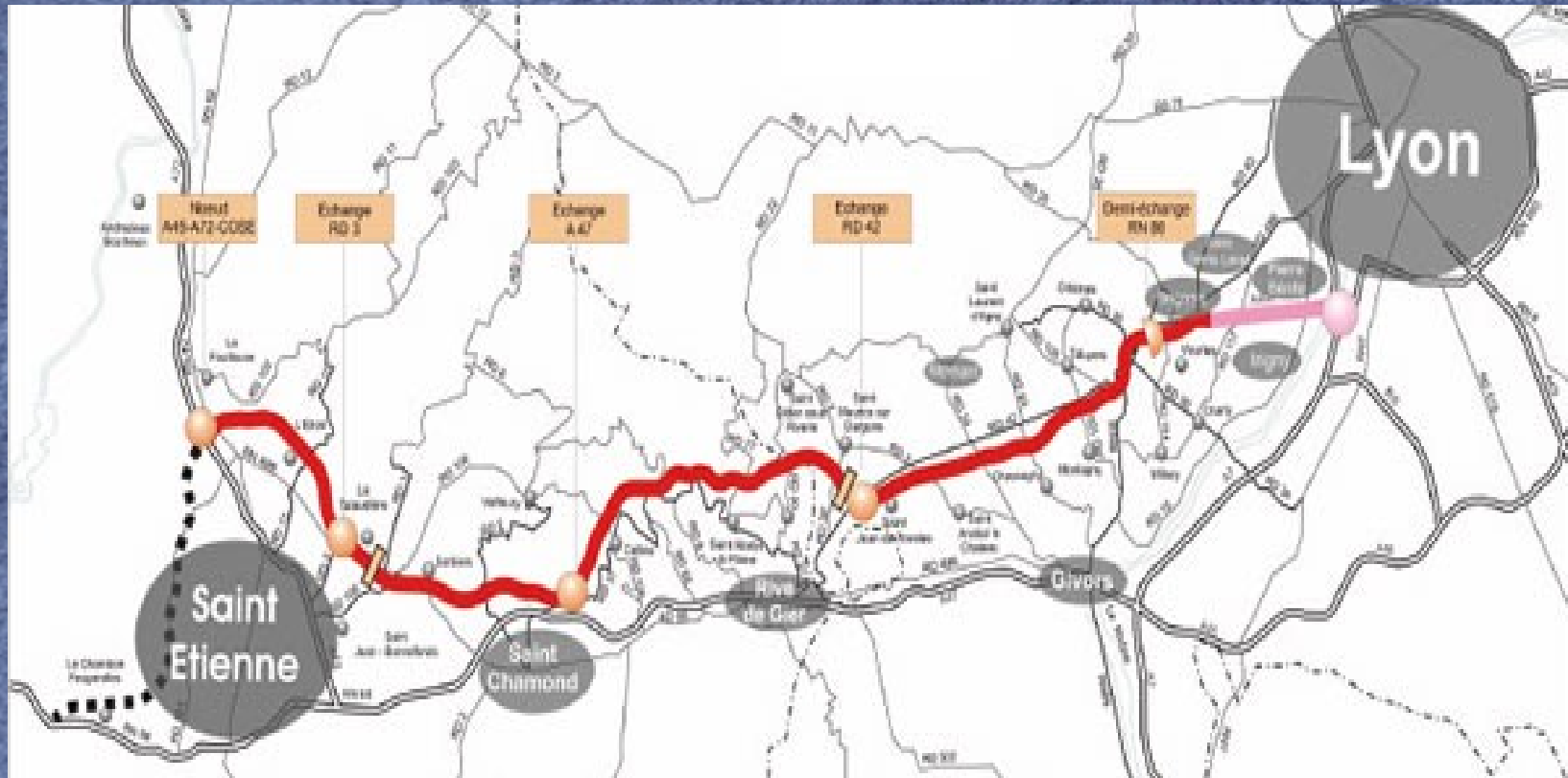
Au nord, la liaison autoroutière A 72/A 46 en deux parties

- autoroute La Tour de Salvagny/Limonest, dernier barreau de l'A89
- Liaison A6-A46

Un accouchement difficile, une autoroute « illégale » qui se finit dans les champs alors que nous ne sommes qu'à 15 KM de Lyon et cela parce que liée au COL.



Au sud les autoroutes Saint-Étienne/Lyon A45 et A47



A45 devait améliorer les déplacements Saint-Étienne et Lyon et être associée au Contournement Ouest de Saint-Etienne (COSE), pour favoriser la continuité des liaisons Ouest-Est

l'A47 ne répond pas de façon satisfaisante à la demande de déplacements. Les temps de trajet sont aléatoires, tributaires des encombrements récurrents, du moindre incident.

A45

On voit que l'A45

-ne passe plus par Givors,

-ne colle pas à l'autoroute déjà existante l'A47

-va directement à Lyon touchant les sacro-saints monts de l'Ouest lyonnais. C'est aussi un maillon de 48 KM, qui capterait le flux de transit international et national **via le col.**

TOP et COL

Le TOP est la finalisation du périphérique,

le COL, est le 2ème ring ; il capterait le flux de transit passant actuellement par l'A6, A7 et par la rocade des villages.

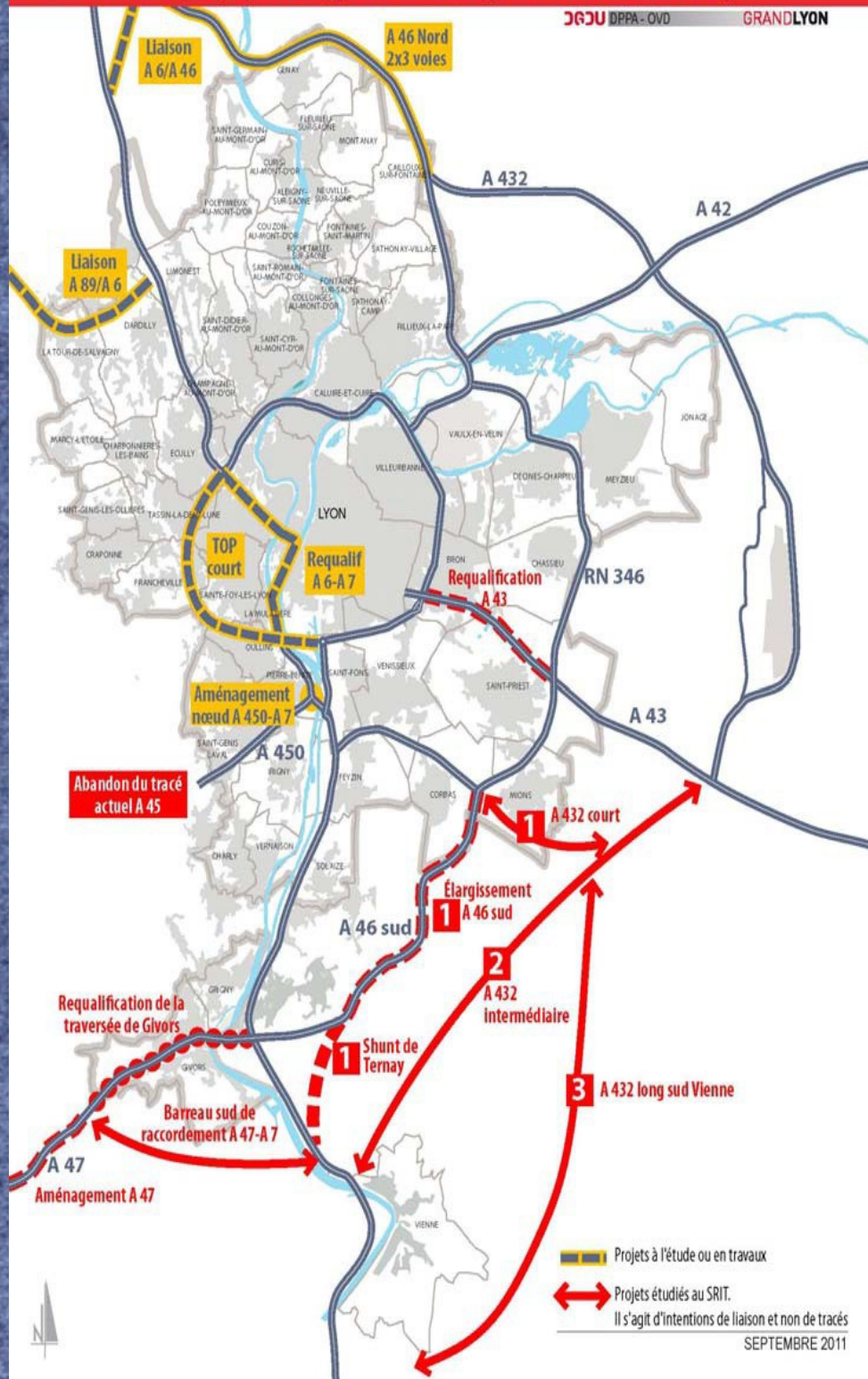
Périphérique nord TEO

Le périphérique nord

La construction de TEO et sa mise en exploitation furent mouvementées.

Il a été ouvert en 1997 et comprend une portion à péage, entre la porte de Vaise et la porte de Saint-Clair, partie comprenant le grand tunnel de Caluire.

- Les autoroutes
 - A l'est



Le périphérique

Sans péage, sans protection, souvent 2 fois 4 voies et non pas 2 fois 2 voies, la vitesse n'est pas celle d'un boulevard urbain apaisé. Appelé **boulevard Laurent Bonnevey**, il entoure la ville du nord au Sud par une demi boucle à l'Est.

Sa première section a été inaugurée en 1958. Il a des bretelles de raccord aux autoroutes quittant Lyon

La Rocade ou route de villages

Il existe un deuxième périphérique appelé Rocade Est, d'une longueur de 47 km. Ce *Contournement Est de Lyon* est une autoroute du centre est de la France, constituant la seconde rocade de Lyon, plus longue que l'A6/A7.

L'A432

Encore plus loin, il y a une troisième rocade qui dessert l'aéroport et qui contourne tout le Grand Lyon.

Elle est sur 3 départements le Rhône, l'Ain et l'Isère. L'A 432 impacte les populations de tout l'est lyonnais et du nord Isère

Le cœur économique

- La zone logistique Chesnes :
1ère zone en France de taille internationale
- L'aéroport de st Exupéry :
la modification de la DTA prévoit le
doublement des pistes de Saint Exupéry et
l'aménagement de la plaine au sud de
l'aéroport

Les aménagements envisagés

L'élargissement A46 sud, le projet A432 sud sont problématiques.

Le territoire de l'est supportera le développement de l'agglomération dans les 20 prochaines années. Encombrer ces infrastructures par la circulation autoroutière de transit national et international, en plus du développement prévu, est une aberration intellectuelle et un non sens économique.

Conclusion

La lecture de la globalité des aménagements de la région lyonnaise, démontre l'insuffisance d'infrastructures à l'ouest et la saturation des infrastructures routières, autoroutières à l'est.

De plus, l'est est le cœur économique et démographique de l'agglomération. C'est là que repose le développement, l'avenir de Lyon.

Nous n'aborderons pas le volet des infrastructures de TC qui sont quasiment inexistantes à l'est. L'analyse causale du bouchon lyonnais gomme cette réalité.

Les documents d'aménagement

- *La Directive Territoriale d'Aménagement
- *La modification de la DTA
- *Le Schéma National des Infrastructures de Transport
- *Le Schéma Régional des Infrastructures de Transport
- *La Commission 21 classe les projets structurants
 - Notre crainte : la transmutation du COL en CEL
 - Un nouveau débat sur le contournement autoroutier
 - Un passage en force pour le CEL, sans débat public