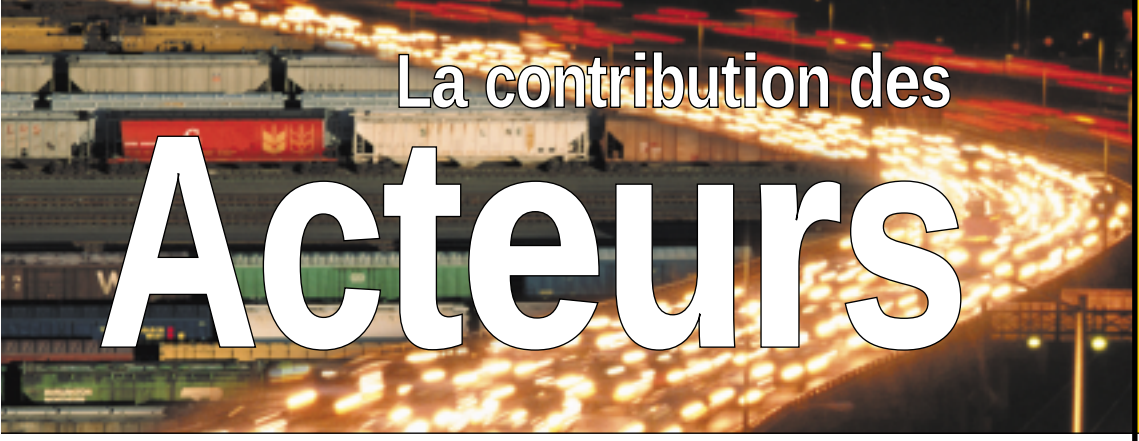


La contribution des Acteurs

Les cahiers acteurs sont édités par la commission particulière du débat public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications.

Contribution **DU GRAND LYON** au débat public

Le Grand Lyon
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON

La commission nationale du débat public a ouvert un débat sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, débat mené sur la base du dossier préparé par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et par Réseau Ferré de France.

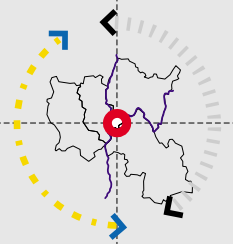
Cahier n° 13

1. Nécessité du contournement autoroutier Ouest

La position géographique de Lyon comme carrefour des grands trafics euro-régionaux, notamment nord-sud, a longtemps favorisé le développement de l'agglomération.

Cette position risque aujourd'hui d'être un élément de paralysie, si tous ces trafics continuent à se concentrer dans la vallée du Rhône.

Car si tous les trafics entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud doivent se concentrer à Lyon, alors se développeront inévitablement entre l'Est, l'Ouest et le cœur de l'agglomération (Confluent) des conflits difficilement supportables pour rejeter sur le voisin l'essentiel de la circulation.

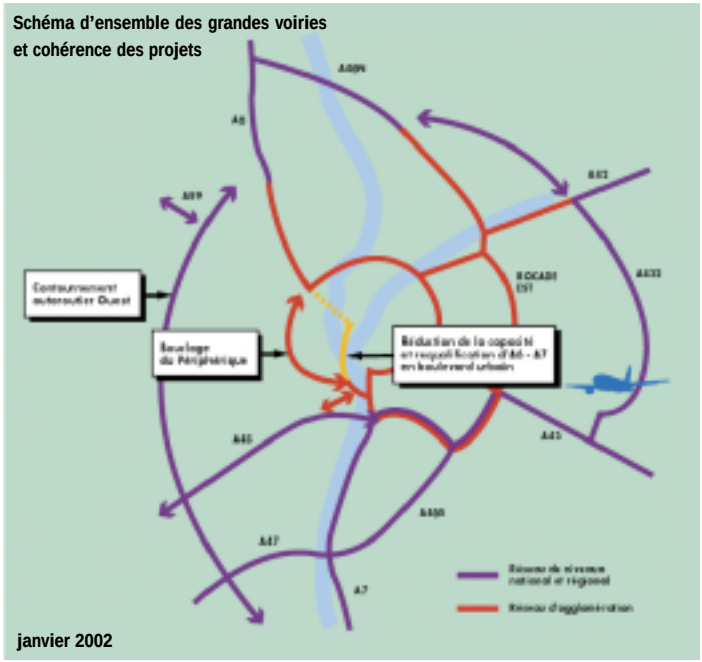


Débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

Le Britannia, Allée B, 4e étage
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél. : 04 72 84 47 90
Fax : 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org

C'est pourquoi, il est important que les itinéraires par les Alpes (liaison Grenoble/Sisteron) et par le Massif Central (liaison autoroutière Paray-le-Monial/Roanne/Le Puy) puissent absorber une part de la croissance des trafics. Le tronçon Digoin/Roanne constitue un préalable indispensable et doit être réalisé rapidement.

Parallèlement, il n'en est pas moins vrai que les trafics de transit qui resteront dans la Vallée du Rhône ne pourront continuer à emprunter le tunnel de Fourvière.



Le contournement autoroutier Ouest de Lyon est donc indispensable à la poursuite du dynamisme de l'agglomération.

Il conditionne la réalisation du tronçon Ouest du périphérique, car celui-ci n'a pas vocation à servir d'axe de transit. En effet, il ne faut pas reproduire l'erreur de la rocade Est : cet ouvrage qui devait être à l'origine une voirie d'agglomération assure également aujourd'hui la continuité autoroutière A46 Nord - A46 Sud.

La réalisation du tronçon Ouest du périphérique conditionne elle-même l'amélioration du cadre de vie et de l'accessibilité des communes de la première couronne de l'Ouest lyonnais, ainsi que la réalisation du projet Lyon Confluence et l'essor scientifique de Gerland, le boulevard Tony Garnier faisant actuellement office de périphérique.

Le Conseil de la Communauté Urbaine de Lyon a déjà été saisi à deux reprises du projet de contournement autoroutier. A chaque fois, en avril 1997 puis en avril 1999, il s'est prononcé en faveur d'un contournement Ouest. En 1999, il a assorti son avis du souhait que les solutions de tracé et d'insertion les plus protectrices au plan environnemental soient retenues.

2. Nécessité du contournement ferroviaire Est

Le projet de contournement ferroviaire est nécessaire pour trois raisons.

- La traversée quotidienne de l'agglomération lyonnaise par des trains chargés de matières dangereuses représente un risque majeur, évident, pour une population très importante. Pour cette raison, les responsables de l'agglomération ont depuis plusieurs années demandé la réalisation d'un contournement ferroviaire.

- Les objectifs européens et nationaux de renforcement du transport ferroviaire de fret supposent qu'une offre attractive soit proposée sur les grands itinéraires de transit et en particulier sur l'axe nord-sud passant par le couloir rhodanien et Lyon. Or, le passage par le "nœud lyonnais" est pénalisant. Si l'on est en faveur d'une solution alternative au "tout routier", le contournement fret est indispensable. Il faut absolument que soit engagée une action vigoureuse permettant de favoriser le ferroutage comme solution au problème posé par le transport routier de marchandise.

- A l'échelle de l'aire urbaine de Lyon, la bonne réponse aux encombrements quotidiens sera apportée par un réseau de type RER. En effet, comment développer une offre de transport collectif performante sans utiliser les lignes ferroviaires ? Mais la création de dessertes cadencées sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise implique qu'elles soient soulagées du trafic marchandises qui les utilise aujourd'hui.

3. Le contournement ferroviaire Est

et le projet Lyon-Saint Exupéry porte d'Europe

Dans le dossier support du débat public, il est indiqué que "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".

La desserte ferroviaire de Lyon-Saint Exupéry n'a pas été prise en compte alors qu'elle conduit à un autre raisonnement.

Les grandes collectivités et les forces économiques de Rhône-Alpes et de Lyon ont l'ambition de positionner l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry comme grande porte d'entrée sur l'Europe. Elles se mobilisent pour ce projet baptisé "Lyon-Saint Exupéry porte d'Europe".

En novembre dernier, le gouvernement a décidé de s'impliquer dans ce projet, en recherchant notamment la mise en place d'une desserte TGV et TER efficace de l'aéroport en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF.

Entre l'aéroport et le cœur de l'agglomération lyonnaise, la bonne solution est de réutiliser l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais, qui permet de s'affranchir des problèmes de capacité du nœud ferroviaire lyonnais et de mettre en place une bonne desserte des communes traversées.

La position de Lyon-Saint Exupéry au cœur du réseau ferré du grand Sud-Est permet d'envisager la mise en place de navettes directes reliant l'ensemble des grandes agglomérations de Rhône-Alpes et des régions voisines, en utilisant au maximum les lignes à grande vitesse.

le hub ferroviére de Lyon-Saint Exupéry

La mise en place de ce "hub" implique d'examiner les conditions précises d'articulation des différentes infrastructures ferrées existantes et en projet au droit de Lyon-Saint Exupéry.

C'est pourquoi il n'est pas souhaitable de décider d'emblée de réserver le contournement ferroviaire au seul trafic de marchandises.

Une réflexion est à lancer en lien avec les différents partenaires concernés pour rechercher les meilleures solutions techniques, économiques et d'insertion environnementale du projet de contournement pour qu'il puisse s'inscrire dans un maillage efficace du réseau ferré.