

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 de **ALTRO**, Association Logistique Transport Ouest, au débat public

ALTRO,
Association Logistique
Transport Ouest

Altro, BP 104, 17004
La Rochelle cedex 1
Altro.Michel@wanadoo.fr

ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) apporte sa contribution au débat sur les contournements de Lyon, en tant que représentant des intérêts de l'Arc Atlantique dont les projets ont des conséquences sur la région lyonnaise. Il s'agit de nouveaux éléments sans lesquels le débat conserverait une part d'inachevé :

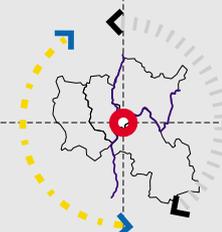
- le projet de transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Atlantique (T.A.A.).
- les franchissements ferroviaires des Pyrénées qui doivent concerner 90 millions de tonnes par an à partir de 2020 et dont 50 % suivront un axe Péninsule ibérique -Est européen.
- la volonté d'opérer un report modal des transports routier longue distance vers le rail (14 % des trafics routiers dont les 2,8 millions de poids-lourds qui ont traversé la France du nord au sud en 1999, nombre appelé à doubler d'ici 20 ans, si rien n'est fait !)
- le désir des citoyens de voir s'achever l'ère du tout-route.

Cela se traduira par de nouveaux flux importants venus de la façade atlantique, flux en grande partie de transit qu'il s'agira de canaliser. C'est pourquoi, si un contournement ferroviaire Est est prévu, un contournement Ouest s'avère aujourd'hui indispensable : le Contournement Ouest Ferroviaire de Lyon (COFL).

20 Cahier n°

1. Genèse du projet

- **Problème du transit fret routier et ferroviaire**: la politique de report sur le rail du trafic routier longue distance conduira à augmenter le trafic ferroviaire fret et à le détourner pour limiter les nuisances. La récupération des sillons dédiés aujourd'hui au fret permettra de créer un véritable réseau RER Lyonnais.



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

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

- **L'évolution de la technique ferroviaire permet d'envisager un nouvel aménagement du territoire** d'une France équilibrée autour de grandes aires urbaines et polycentriques. Les grandes infrastructures doivent donc être reliées les unes aux autres, c'est un des rôles du COFL.
- **Les enjeux à l'horizon 2020** : poursuite de la construction européenne avec la nécessité d'anticiper le développement de l'Europe Centrale; doublement du volume des échanges fret; incertitudes en matière d'énergie, de pressions environnementales et de prix du transport; saturation des ports du Northern Range et de leurs accès; saturation aérienne: besoin de soulager l'aérien jusqu'à des distances atteignant 1 000 km ou 3 heures de TGV; saturation prévisible de la Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Lyon où l'on parle d'une coûteuse troisième voie (quitte à investir, autant le faire dans une infrastructure irriguant une nouvelle partie du territoire).
- **Priorités régionales reprises par le Collectif Rhodanien**: évacuer le trafic de transit loin du centre de l'agglomération lyonnaise pour que, lors de sa réalisation (vers 2015) le contournement ouest ne se situe pas en zone urbaine; accéder facilement au centre de l'agglomération lyonnaise; créer une liaison ferroviaire entre Roanne/St-Etienne-Lyon et l'aéroport St-Exupéry; privilégier, dans le cadre de la loi SRU, les choix d'aménagement de nature à minimiser, voire à réduire, toutes les nuisances, etc...
- **Une nécessité pour l'environnement**: aujourd'hui, il s'agit de sauver de la destruction le poumon vert de Lyon menacé par le Contournement Ouest, prévu à 15 km seulement de Lyon.

Le rail peut-il à terme absorber le trafic routier longue distance et quels moyens lui donner? Et si oui, certaines infrastructures routières sont-elles dès lors nécessaires?

**Sur les 2 800 000 poids-lourds qui ont traversé la France du nord au sud,
2 sur 3 allaient ou revenaient de la Péninsule ibérique.**

Pour que report il y ait, aucune rupture de la chaîne de qualité offerte par le transport ne doit exister. En clair, pour que le rail assume sa part, il faut lui donner les moyens d'être une alternative fiable.

2. Description du projet COFL (Contournement Ouest Ferroviaire de Lyon)

Une opposition grandissante se développe concernant le projet de maillage autoroutier constitué par le Contournement Ouest de Lyon, l'A89 (Balbigny - La Tour de Salvagny - A6 - A46N) et l'A45 (St-Etienne-Lyon), qui, pour les deux dernières, en convergeant sur Lyon, viendront accroître la densité automobile dans l'agglomération.

Le Collectif Rhodanien prend en compte le projet ALTRO de COFL en complément de la T.A.A. (Transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Atlantique). Il considère que la véritable solution au problème de l'engorgement de la vallée du Rhône et de l'enclavement du département de la Loire et des régions Auvergne, Sud-Bourgogne et Sud-Massif Central, est :

- d'accroître les potentialités ferroviaires (fret et voyageurs) à travers ces zones,
- de déplacer, à moindre coût, les axes de transit à l'Ouest et à l'Est.

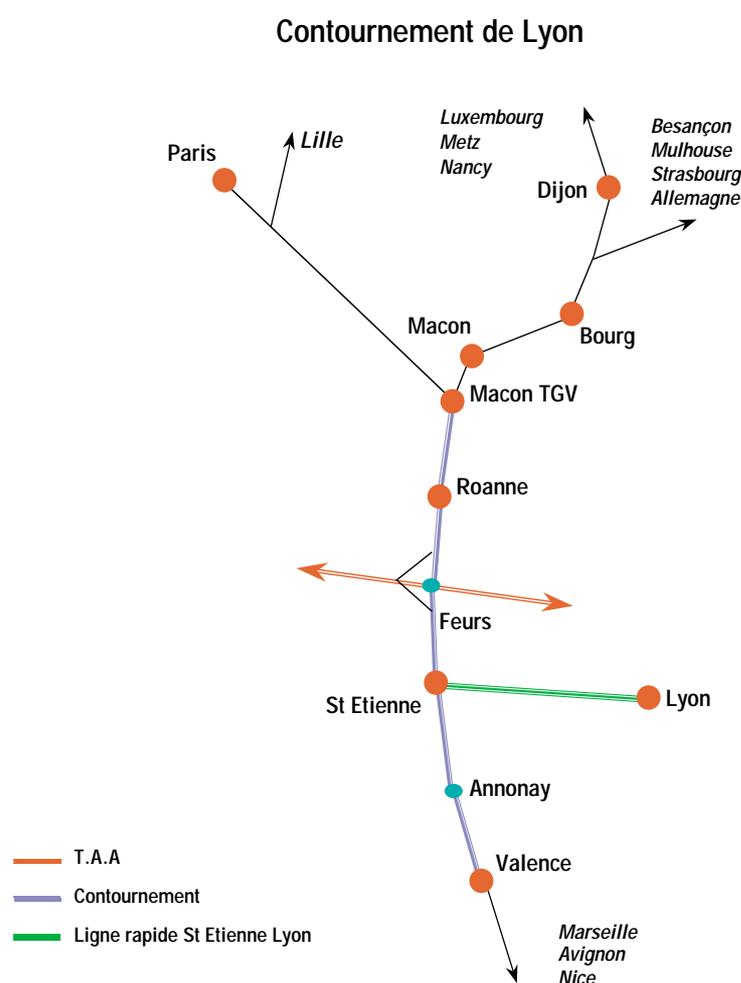
Le COFL: Mâcon-Roanne-St-Etienne-Annonay-Valence est une réponse qui peut se substituer aux projets autoroutiers ayant les mêmes objectifs. Il permet d'éviter Lyon, aux flux nord-sud, et, connecté à la T.A.A., aux flux fret et voyageurs de/vers l'Arc Sud Européen et aux flux fret et voyageurs de/vers la Bourgogne, l'Alsace, la Lorraine et l'Allemagne, voire la Suisse.

a) Caractéristiques de la ligne projetée

219 km. Ligne électrifiée, à double voie, vitesse limite de 220 km/h pour les automotrices du service voyageur.

Tracé: Partant de Mâcon-Ville, la ligne utilise l'axe PLM qu'elle quitte pour desservir la gare TGV avant de filer par une ligne nouvelle vers Roanne, touchée par le nord-ouest pour éviter un rebroussement. Ligne Roanne-Feurs-St-Etienne à moderniser, y compris, par des rectifications de tracé. Ligne nouvelle vers Serrières ou Annonay, Tournon (ou Talencieux), où les trains de fret continueront sur la rive droite du Rhône déjà dédiée à ce trafic. Un pont devra être construit pour permettre aux rames voyageurs (régionales et TGV) de rejoindre la ligne classique au sud de Tain pour finalement atteindre Valence par l'axe PLM.

Transit des trains de fret à St-Etienne: contournement de 12 à 15 km, pour limiter les nuisances et ne pas surcharger les infrastructures.



b) Villes concernées

Le contournement ouest offre, par ailleurs, une desserte interville performante.

- **MACON (60000* habitants), ROANNE (80000 habitants)**, desserte Paris-Roanne en 1h50 (gain de 1h17) et sans rupture de charge sur la base de 4 aller-retours + 5 autres avec correspondance à Maçon TGV (2h15),

desserte Roanne-Lyon via Feurs en 30/35 minutes, Roanne-Dijon en 1 h 12, **Feurs (16 000 habitants)**, **St-Just (45 000 habitants)**, **ST-ETIENNE (320 000 habitants)** Paris-St-Etienne en 2 h 20, soit un gain de 30 minutes avec libération sur Lyon-St-Etienne de 2x4 sillons au profit de circulation RER, soit 4 aller-retours directs + 5 autres en correspondance à Macon, encore compétitifs par rapport à l'itinéraire via Lyon, Annonay (40 000 habitants), Annonay-Lyon en 1h, Annonay-Paris en 2h41, **Tournon (30 000 habitants)**, **VALENCE (110 000 habitants)**. **Soit 800 000 habitants directement concernés.**

*population concernée par la zone d'attraction de la gare, soit, avec les performances en ligne et la qualité des moyens d'accès aux gares, 10 à 15 km.

Temps de parcours : plus que des améliorations, une révolution !

	Lyon	Clermont-Fd	Nantes	Bordeaux	Genève	Turin	Paris	St-Exupéry
Roanne	30'	45'	2 h 45	2 h 30	1 h 35	2 h 05	1 h 50	50'
St-Etienne	30'	40'	2 h 45	2 h 30	1 h 35	2 h 05	2 h 20	50'
Annonay	1 h	1 h	3 h 05	2 h 50	1 h 55	2 h 30	2 h 40	1 h 20
Valence	-	1 h 10	3 h 10	2 h 55	-	-	-	-

La conjonction COFL + TAA permet une bonne liaison directe St-Etienne-Lyon (30') apportant un plus à la relation actuelle dont les temps de parcours (43 à 50'), compte-tenu de l'encombrement, ne pourront plus être améliorés.

3. Un maillon dans le nouveau réseau européen en cours d'élaboration.

- **Une pratique de fait de l'intermodalité** : avec le maritime, l'aérien : St-Exupéry dont la zone de chalandise intègre Roanne et St-Etienne, la route et le réseau ferroviaire classique.
- **Un projet fédérateur et européen** : le COFL constitue le trait d'union avec différents ensembles : T.A.A. avec Rhin-Rhône, Lyon-Turin et TGV Méditerranée.
- **Une vertèbre, sur la colonne vertébrale TAA, auxiliaire d'un nouvel aménagement du territoire**
- **Le COFL apporte des solutions** : à des déplacements voyageurs laborieux, le COFL provoque une véritable révolution, c'est l'amorce d'un polycentrisme régional ; à la destruction du poumon vert de Lyon, le COFL passant à une cinquantaine de km de Lyon contre 15 km pour le COL.
- **Des ruptures souhaitées** : avec le tout-route, avec une tentation de jacobinisme centralisateur régional qui risque de marginaliser les parties de la région les plus éloignées (Roanne), et avec la politique de court terme : le transport n'est plus subi, il est le résultat d'une anticipation, d'une réflexion globale et d'un choix.

Le COFL s'intègre dans le nouveau réseau européen en cours d'élaboration. Il a pour mission d'être ce trait d'union qui vise à assurer la continuité de la performance entre les divers grands ensembles. Enfin, le COFL ne remet pas en cause l'utilité du contournement Est ferroviaire, il n'est pas en concurrence, il est complémentaire en répondant à d'autres problématiques.