

La contribution des Acteurs

Contribution de LASAIRE et de l'ADTLS au débat public

LASAIRE, Laboratoire Social d'Actions, d'Innovations, de Réflexions et d'échanges est un lieu d'échange entre les acteurs sociaux ancrés dans la région. A ce titre il s'intéresse au développement régional et à l'aménagement du territoire.

En partenariat avec l'association ADTLS (Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud), une étude approfondie a été réalisée sur les besoins en infrastructures ferroviaires de Rhône-Alpes.

Si cette étude reprend pour partie le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, elle vise un champ plus large

LASAIRE propose une vision globale fondée sur "le développement durable" et l'équilibre de la région :

Une inflexion au projet de RFF

- Saint Exupéry, centre de communication
- Toute la région "connectée" (Fer – Air – Route)
- Une solution bénéfique pour l'ensemble des villes et territoire de Rhône-Alpes
- Une cohérence fret - voyageurs à long terme

Une proposition spécifique pour un aménagement équilibré de la région.

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise présenté par RFF nous paraît pertinent. Un itinéraire fret Nord-Sud évitant l'agglomération lyonnaise est indispensable.

Cette infrastructure lourde ne doit pas à notre sens résoudre seulement les besoins d'une activité spécifique comme le fret.

Elle pourrait être utilisée à d'autres fins et compléter un maillage ferroviaire "tous trafics".

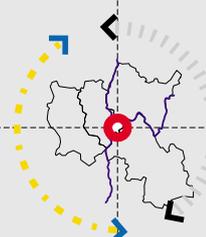
Une telle éventualité permettrait l'évolution du réseau actuel dans le cadre d'un développement durable de la région Rhône-Alpes.

Notre proposition s'appuie sur une approche globale, transversale, cohérente et évolutive.

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.



8 Cahier n°



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
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél. : 04 72 84 47 90
Fax : 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org

Quatre caractéristiques :

1. Faire de SATOLAS-SAINT EXUPÉRY un point nodal de communication entre la région Rhône-Alpes et l'extérieur : accès à l'international pour toutes les villes de la région par une voie rapide en site propre ; liaisons rapides avec Paris, Marseille, Turin, Bruxelles, Genève. Cette solution consolide la position de Lyon-Métropole, favorise le développement équilibré de la région, permet le désenclavement vital de l'Ouest de la région.
2. Mettre en place une relation ferroviaire inter cités inexistante aujourd'hui, ce qui placerait le fer à égalité avec la route, donnant aux usagers une possibilité de choix dans les déplacements intra régionaux.
3. Trouver une solution cohérente pour l'ensemble des besoins régionaux, mais aussi pour l'optimisation des équipements : utilisation des tracés européens des itinéraires de fret ; mixité "fret-voyageurs" ; rentabilisation de la gare SNCF de Satolas et renforcement de l'activité de l'aéroport Lyon St-Exupéry. Elle utilise les infrastructures existantes et les zones peu urbanisées. Elle limite la construction de nouvelles infrastructures et permet pour le fret d'utiliser les lignes existantes de la rive droite et de la rive gauche du Rhône.
4. Constituer dès maintenant des réserves foncières adéquates (P.I.G. - Projet d'Intérêt Général).

Elle se distingue des propositions de RFF présentées dans le rapport introductif au débat (Commission Oriol) sur trois points :

1. Le document de RFF répondant à une question sur l'acheminement du fret propose une voie "dédiée" (c'est-à-dire réservée) au fret, alors que la proposition exposée dans ce cahier propose une voie mixte fret – voyageurs, toujours dans la perspective de cohérence des besoins d'ensemble de la région.
2. Un infléchissement de la trajectoire fret proposée pour traverser le Rhône vers Chasse-sur-Rhône en utilisant le réseau existant (Pont de la Méditerranée) au lieu de constructions nouvelles à proximité de Vienne. Cet infléchissement constitue en plus de ses raisons d'être, une économie substantielle.
3. Enfin et surtout elle intègre la volonté régionale de construire en Rhône-Alpes un territoire équilibré autour d'une Métropole articulée avec un réseau de Villes Centres.

Au total, cette proposition n'est pas contradictoire avec celle de RFF, elle n'est pas plus coûteuse, elle prend en compte l'enclavement de l'Ouest de la région, l'aménagement du territoire et l'anticipation sur la prise en compte de la "contrainte" écologique.

Créer autour de la Plate-forme de Saint-Exupéry un itinéraire pour le fret national et européen un maillage cohérent des villes-centres Rhône-Alpines un double "Hub" pour les liaisons nationales et internationales

La situation géographique particulière de Rhône-Alpes en fait une zone de transit parmi les premières d'Europe. Il ne faudrait pas que cet atout sur le plan économique se retourne en un inconvénient majeur pour ce qui est de la circulation et de la pollution.

La mise en place du feroutage, le développement du fret vers le Sud et vers l'Italie impose un contournement fret de l'agglomération lyonnaise. Devant la saturation actuelle et la congestion prévisible du nœud ferroviaire Lyonnais, tout le monde s'accorde à projeter un passage des grands trafics plus à l'est de l'agglomération, avec un passage à proximité de l'Aéroport St-Exupéry. Lasaire insiste sur la nécessité de prendre en compte dans la même réflexion la consolidation de Saint-Exupéry, les liaisons voyageurs inter-cités, le raccordement avec le fret venant de l'ouest et plus généralement le développement équilibré de la Région ce qui nécessite un désenclavement de sa partie Ouest.

Notre proposition s'appuie sur une approche globale, transversale, cohérente et évolutive.

La Plate-forme Saint-Exupéry au centre des trafics

Les acteurs régionaux ont conscience qu'il faut développer la convergence des différents moyens de transport en direction de la plate-forme de Saint-Exupéry afin d'élargir sa zone de chalandise. La création d'une liaison péri-urbaine avec le centre de Lyon (chemin de fer de l'Est) en est l'un des éléments.

Mais il faut surtout renforcer la synergie avec le rail qui est actuellement inexistante (la gare de Saint-Exupéry est une véritable cathédrale dans le désert). Lasaire propose de la renforcer significativement en désignant la plate-forme comme point de convergence pour la desserte de l'aéroport, l'accès aux relations Grande Vitesse (Paris, Marseille, Turin, Bruxelles) et par là même l'établissement de relations TER directes inter-cités. L'offre ferroviaire entre les villes-centres de la région est actuellement dissuasive : relier Saint-Etienne

à Chambéry par un aller-retour dans la journée en transitant par Lyon relève de l'héroïsme. Saint-Exupéry pourrait fonctionner à l'avenir comme un double hub en évitant la concentration ferroviaire lyonnaise et en renforçant la vocation aéroportuaire internationale de St-Exupéry, y compris les longs courriers.

Il faut mettre en place par un contournement mixte un accès vers l'Ouest

Si le trafic vers le sud et l'Italie retient l'attention en premier, il ne faut pas oublier le raccordement avec le réseau situé à l'Ouest pour relier :

- **L'ouest de la région**, avec Saint-Etienne et Roanne, qui ne doivent pas rester à l'écart des grands flux économiques qui auront tendance à se déplacer vers l'est. La liaison Saint-Etienne-Lyon fonctionne comme un train de banlieue, liaison adaptée aux mouvements pendulaires des stéphanois travaillant dans l'agglomération lyonnaise mais peu susceptible de raccorder ce territoire aux grands flux de circulation de la vallée du Rhône. Il suffit pour cela d'infléchir le projet présenté par RFF en reportant le raccordement sud à Chasse-sur-Rhône, porte d'entrée du réseau existant. L'ouverture de cet accès aux grands axes de circulation fret et voyageurs est une question de survie pour la partie Ouest du territoire Rhônalpin, fortement handicapée par son enclavement géographique et qui peine à dépasser une situation de déclin économique
- **Le grand ouest** il faut aussi regarder la façade Atlantique, les Régions Pays de Loire et Centre achèveront l'électrification de la ligne Nantes Saincaize en 2006.

Cet itinéraire figure sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire établi par la Commission Européenne. De plus la carte des catégories d'entretien des lignes de la SNCF montre le bon classement de cet itinéraire (Vie du Rail du 14 novembre 2001 - page 15).

La densité du trafic actuel offre de larges possibilités de développement. Sa partie la plus utilisée Saint-Etienne/Givors, comporte au 6 septembre 1999 : 108 circulations/jour. Nos voisins Suisse sur une ligne semblable à double voie admettent un trafic de 380 circulations/jour tous trafics confondus.

Bien entendu le fret qui transitera par la plate-forme multimodale d'Ambérieu ou qui descendra de l'Est et du Nord en direction du Sud doit pouvoir emprunter aussi bien la Rive Droite que la Rive Gauche du Rhône. Notre solution permet ce franchissement du Rhône.

Le contournement ferroviaire doit impérativement comporter une dimension voyageurs, empruntant une infrastructure mixte pour répondre à l'ensemble des sujétions.



Une solution pour le fret venant du Grand Ouest • Après un tronç commun entre St-Germain des Fossés et Roanne, 2 itinéraires peuvent s'offrir à un contournement par l'ouest de Lyon : l'un par Tarare qui arrive au Nord de l'agglomération lyonnaise, l'autre par St-Etienne et Givors. Si pour le trafic voyageurs on peut penser que l'itinéraire court vers Lyon via Tarare est le plus judicieux, ce n'est pas le cas en ce qui concerne le fret. D'une part le profil de la ligne est défavorable, d'autre part cette ligne débouche au nord de l'agglomération et vient renforcer la saturation du nœud lyonnais. L'utilisation de l'itinéraire traversant le département de la Loire est une meilleure solution : profil plus favorable, débouché à Givors au Sud de l'agglomération lyonnaise avec un embranchement vers Lyon et un autre directement vers le sud.

L'électrification St-Germain des Fossés - St-Etienne, environ 150 km, serait la seule dépense importante. Dans cette optique, il serait pertinent que les travaux de renouvellement de la voie entre St-Etienne et Givors prévus pour 2003-2004 intègrent les besoins du sillon fret et permettent une réelle amélioration de la vitesse sur le parcours voyageurs (actuellement 50 minutes pour 56 km!).

Il faut noter qu'en amont de Saint-Germain des Fossés, l'électrification en direction de Nantes sera assurée (dans le cadre des contrats de plan Etat-Région) avant 2006 afin d'améliorer les relations Lyon-Nantes pour les circulations voyageurs. Ces améliorations profiteront évidemment aussi au fret.

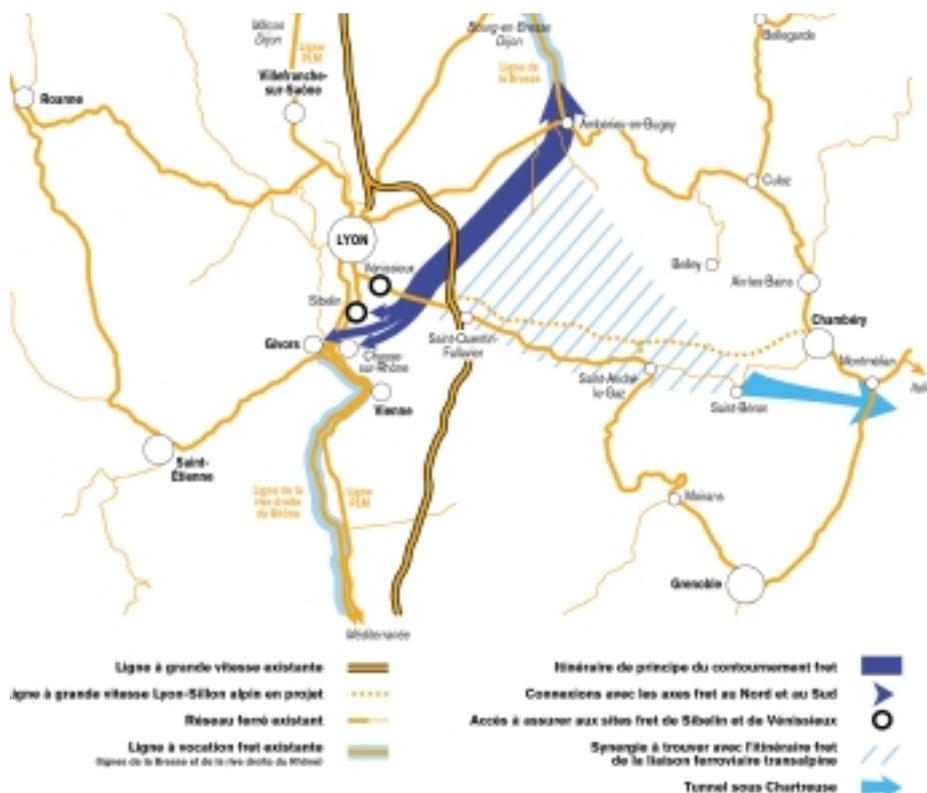
Un tel itinéraire passe ainsi loin de l'agglomération lyonnaise. En matière de fret, les courants sont bien identifiés et les itinéraires peuvent être initiés très en amont afin d'éviter la traversée des très grandes zones urbaines.

Les raisons ne manquent pas, ne serait-ce que la sécurité dans le couloir rhodanien. De plus le raccordement éventuel Chasse-sur-Rhône-Satolas-Ligne d'Ambérieu rend cette proposition encore plus pertinente.

La Variante LASAIRE pour le contournement ferroviaire

Des arguments précédents, il résulte une variante au projet d'infrastructure présenté par RFF :

- La jonction Sud s'opère au niveau de Givors-Chasse sur Rhône
- La ligne est mixte au moins dans un premier temps
- La partie Sud entre Chasse-sur-Rhône et Saint-Quentin Fallavier suit de plus ou moins près le tracé de l'autoroute A 46. Elle emprunte une zone peu urbanisée où des terrains ont été acquis par la région, ce qui réduirait d'autant le coût de l'infrastructure
- Le triage de Sibelin bénéficie d'un accès facile à Chasse-sur Rhône pour le trafic concernant l'Ouest, le sud, la liaison transalpine et la plate-forme d'Ambérieu



Un enjeu pour la région, un pari pour l'avenir

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération ne doit pas se limiter, comme nous y invite RFF, à la recherche du meilleur moyen de détourner le fret ferroviaire du réseau Lyonnais avant qu'il ne soit totalement saturé. Il faut rechercher une solution qui intègre le long terme – la "contrainte" écologique va changer la donne - et apporte aussi un bénéfice à l'ensemble des Rhônalpins, en facilitant leurs déplacements à l'intérieur de la région, en leur ouvrant un accès commode aux liaisons TGV et aériennes, quel que soit leur point de départ parmi les villes centres de la région (Grenoble, Lyon, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse, Valence, St-Etienne, et plus loin Genève).

Lasaire fait le pari que d'ici 10 ou 20 ans les liaisons TER ne convergeront pas forcément toutes vers Lyon et que les échanges directs entre les villes moyennes auront su se développer dès le moment où une offre attractive et adaptée de transport ferroviaire permettrait à de nouvelles pratiques et une nouvelle demande de s'installer.

Il s'agit là d'un choix de développement régional. Les transports de demain seront-ils, à l'image d'une France jacobine, construits autour de la capitale régionale, ou bien organisés autour d'un réseau de villes moyennes, fortes et attractives? Le choix des modalités du contournement ferroviaire de Lyon doit se faire à la lumière de ces questions.