

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 GIL MEDEF au débat public

Le présent avis est motivé par les enjeux économiques liés à la réalisation des contournements autoroutier (par l'Ouest) et ferroviaire (par l'Est) de l'agglomération lyonnaise. Il répond à la consultation lancée par la Commission Particulière du Débat Public sur ces deux projets complémentaires.

Le GIL MEDEF a déjà pris position à deux reprises (mars 1997 et avril 1999) en faveur d'un contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest. L'opportunité d'associer à ce projet celui d'un contournement ferroviaire affecté au fret, par l'Est de l'agglomération lyonnaise est avérée, compte tenu de la saturation du "nœud ferroviaire lyonnais". La réalisation de ces deux projets est devenue capitale aussi bien pour le développement équilibré de l'agglomération que pour son rayonnement national et international.

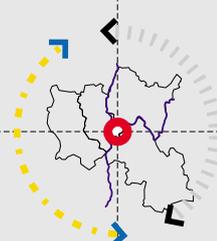
Les enjeux liés à la réalisation des contournements autoroutier (par l'ouest) et ferroviaire (par l'est) de l'agglomération lyonnaise

Les tendances lourdes du transport de marchandise en France et en Europe

La route représente aujourd'hui près de 75 % des mouvements de marchandises à l'intérieur de l'Union européenne contre moins de la moitié en 1970. En France, le trafic routier de marchandises a été multiplié par deux et demi depuis 1970. Sur la même période, le trafic ferroviaire des marchandises a reculé de 25 %.



Cahier n° 9



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

Le mode routier détient le quasi-monopole pour les distances inférieures à 150 kilomètres. Cependant le transport combiné rail-route est en progression. Economiquement pertinent pour des distances supérieures à 500 kilomètres, il représente aujourd'hui environ 25 % du fret ferroviaire. Ce mode de transport fait l'objet d'une politique volontariste : modernisation des infrastructures ferroviaires existantes, développement de lignes nouvelles, amélioration de la qualité du service offert par le mode ferroviaire, etc.

Le nécessaire rééquilibrage entre les modes routiers et ferroviaires

La baisse des coûts du transport et l'internationalisation des échanges et des modes de production ont provoqué une augmentation globale des distances parcourues. Il faut tenir compte des besoins de la population et des entreprises pour parvenir à un nouvel équilibre entre les modes de transport.

Le trafic actuel de fret sur l'ensemble du réseau ferroviaire n'atteint que 55 milliards de tonnes kilométriques par an alors qu'il est évalué à plus de 200 pour la route. En 2020, ce sont plus de 450 milliards de tonnes kilométriques qu'il s'agit de répartir entre les deux modes.

Même en cas de triplement d'ici 2020 du transport de fret ferroviaire, les flux de marchandises généreront une croissance globale du trafic routier.

Sans mesure de rééquilibrage, la quasi-totalité de l'augmentation se porterait sur la route. Il convient dès lors de développer une offre multimodale de transport à longue distance, adapter l'offre routière par l'aménagement d'itinéraires alternatifs et de contournements d'agglomération.

L'agglomération lyonnaise : carrefour européen

La situation géographique exceptionnelle de la métropole lyonnaise l'amène à devoir concilier l'importance grandissante des flux de transit, notamment sur l'axe Nord-Sud, avec les besoins de déplacements croissants d'une agglomération dynamique au plan économique.

Il s'ensuit la saturation des axes autoroutiers actuels aux abords de la Cité, notamment de l'axe A6-A7 qui traverse l'hypercentre de Lyon (+ de 100 000 véhicules/jour empruntent le tunnel de Fourvière). L'accès à la Rocade Est détient pour sa part le record d'accidents de l'agglomération, et ne permet pas une répartition efficace des flux de transit et des flux internes.

Le "nœud ferroviaire lyonnais" fait de l'agglomération l'une des principales zones d'engorgement ferroviaire françaises. Ceci a un impact sur la qualité du service. La vitesse effective de circulation des trains est assez faible (30 km/heure de moyenne commerciale pour le fret sur la portion Villefranche-sur-Saône/Vienne, par exemple).

Préjudiciable aux transports collectifs régionaux comme au fret ferroviaire, cette situation gêne le développement de l'offre des TER (Train Express Régional) et allonge la durée des trajets. Elle empêche également une politique cohérente de transfert des marchandises de la route vers le rail. Il est nécessaire que les infrastructures répondent aux conditions d'exploitation des entreprises en matière de délais, de suivi des marchandises et d'horaires d'enlèvement et de livraison.

L'analyse des nuisances et de leur coût économique et environnemental soulève des problèmes de plus en plus difficiles auxquels il convient de trouver une solution rapide. D'ici dix ans, la population de l'agglomération aura augmenté de 4 % et ses déplacements de 11 % en moyenne (soit 4,4 millions de déplacements quotidiens). Actuellement, les quatre axes Nord-Sud (A75 par Clermont-Ferrand, RN88 par Saint-Etienne, A7 et Grenoble-Sisteron par la RN75) écoulent un trafic de transit de 86 000 véhicules/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 véhicules/jour dont 50 % pour l'A7.

Ces perspectives imposent des mesures efficaces pour ne pas hypothéquer le développement économique de Lyon et de son agglomération : réduire les nuisances, renforcer l'accessibilité et la sécurité et rééquilibrer la répartition des déplacements entre les différents modes de transport.

Avis et préconisations sur les projets de contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

La réalisation de ces objectifs est indispensable et doit être inscrite dans les priorités de l'agglomération afin de répondre aux attentes des acteurs économiques de la région, garantir un développement durable et équilibré respectueux du cadre de vie et renforcer le rayonnement international de Lyon.

Pour jouer à armes égales avec d'autres métropoles européennes, en particulier celles qui ne sont pas capitales d'un Etat comme Milan, Barcelone ou Francfort, l'Aire Métropolitaine de Lyon doit organiser ses transports dans une logique de complémentarité. Dans ce contexte, un système de transports et de déplacements urbains cohérent représente un enjeu très fort.

La réalisation des contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise s'inscrit dans une logique d'aménagement du territoire devenue vitale pour la bonne santé économique de la région.

Le contournement autoroutier de Lyon par l'ouest est une nécessité reconnue :

- Ecarter le trafic de transit de l'agglomération pour permettre la requalification des autoroutes qui la traversent, notamment du Tunnel de Fourvière, en axes urbains ;
- Offrir une ouverture à l'Ouest du département favorable au développement économique, notamment de Roanne et de Saint-Etienne ;
- Soulager la Rocade Est pour permettre un meilleur fonctionnement des dessertes locales.

Quant au contournement par l'est, son objectif est de :

- Effectuer le nécessaire rééquilibrage entre la route et le rail ;
- Améliorer le fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble et favoriser le développement des liaisons régionales ;
- Apporter des gains de temps, de parcours, de fiabilité et de productivité pour susciter une demande de transport ferroviaire accrue ;
- Respecter l'organisation et les perspectives d'avenir des secteurs traversés et contribuer au développement du bassin lyonnais.

Pour toutes ces raisons, le gil medef préconise les contournements autoroutier (par l'ouest) et ferroviaire (par l'est) de l'agglomération lyonnaise :

- Parce qu'ils complètent le maillage autoroutier et ferroviaire régional, national et européen ;
- Parce qu'ils captent les flux de transit responsables de l'engorgement de l'agglomération lyonnaise ;
- Parce qu'ils contribuent au développement équilibré aussi bien de l'Est que de l'Ouest Rhodanien.

Pour rendre ces projets lisibles et cohérents en terme d'aménagement du territoire et compatibles avec une politique de développement durable le GIL-MEDEF formule les préconisations suivantes :

- Définir précisément le coût de ces projets et les modalités de leur financement, notamment leur répartition entre l'utilisateur (Péage) et les collectivités ;
- Compléter le projet de contournement de l'Ouest de l'agglomération par le bouclage du Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) lyonnais ;
- Réaliser le contournement autoroutier par l'Ouest en limitant strictement le nombre d'échangeurs et diffuseurs du tracé pour conforter sa vocation de délestage du trafic de transit ;
- Eviter que le contournement autoroutier de l'Ouest lyonnais emprunte un tracé trop éloigné de l'agglomération afin qu'il demeure attractif, notamment pour le trafic de transit (dénivelés trop importants, temps de parcours...);
- Compléter le maillage routier local, national et européen en permettant le raccordement de l'A89 et de l'A45. Ces projets fondamentaux sont directement à rapprocher de la réalisation du Contournement Ouest de Lyon ;
- Saisir l'opportunité du contournement ferroviaire pour valoriser les Zones d'Activités proches de son tracé (Plaine de l'Ain et de Meyzieu) ;
- Garantir l'intermodalité air-fer-route sur le réseau ferroviaire afin d'améliorer la qualité du service pour les entreprises et conforter la position stratégique de la plate-forme aéroportuaire de Saint Exupéry ;
- Rapprocher directement ces projets des travaux menés dans le cadre du Plan de Déplacements urbains de la Métropole et développer une réflexion approfondie sur l'articulation des modes de transport à l'échelle de l'aire urbaine de Lyon.