

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 la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon au débat public



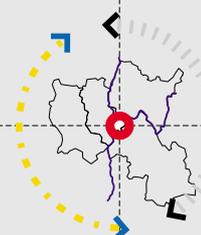
La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon souhaite, par sa contribution :

- Insister sur l'enjeu européen de ces contournements, en les replaçant dans le contexte élargi des grands couloirs européens,
- Montrer le rôle et l'impact économiques des deux projets.
- Présenter sommairement sa position sur les tracés proposés.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon

- un partenaire reconnu par la loi dans le cadre des procédures d'aménagement (Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Urbaine de Lyon, Schémas de Cohérence Territoriale, Plans Locaux d'Urbanisme),
- un interlocuteur dans l'élaboration des plans et des projets (le Plan de Déplacements Urbains, les Contrats Régionaux Développement,...) pour en rappeler et en développer la dimension économique,
- un acteur prenant parti dans les grands débats tels que : le Schéma régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, les projets de TGV Rhin - Rhône et Lyon-Turin, le Schéma Logistique de la Région Urbaine de Lyon, le Boulevard Périphérique de Lyon,...
- le gestionnaire (sous concession de l'Etat) de la plate-forme aéroportuaire de Saint Exupéry (3^{ème} aéroport français avec 6 millions de passagers) et de l'aéroport de Lyon-Bron (2^{ème} aéroport d'affaires français).

3 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

1. Le maillon faible d'un corridor européen majeur

Le dossier du débat public présente, à juste titre, les deux projets de contournement routier et ferroviaire dans leur contexte international.

Cependant, pour être analysé globalement, le trafic de marchandises doit être vu dans son ensemble et indépendamment des modes.

La mobilité, c'est le générateur et la condition du développement.

Les échanges (notamment grâce à l'activité de la logistique) induiront le développement de l'emploi et donc celui des entreprises.

Il ne peut donc y avoir de développement économique sans déplacements, ni sans flux entre les pôles de croissance d'Europe.

L'expérience a souvent montré que, là où les liaisons avec le reste du territoire étaient difficiles, l'essor économique en pâtissait et la situation de l'emploi se détériorait.

Les flux internationaux et longue distance sont ceux qui peuvent faire l'objet d'un éventuel report modal de la route sur le fer.

Il apparaît alors :

- que les quatre principaux axes de déplacement des marchandises en Europe sont : d'une part, l'axe Londres-Paris-Milan-Italie, d'autre part l'axe Allemagne-Espagne, et enfin les deux axes traversant les Alpes du Nord par la Suisse et l'Autriche.
- que les deux premiers empruntent généralement la vallée du Rhône,
- que les deux derniers ont fait l'objet, dans le passé, de grands travaux d'aménagement pour améliorer la fluidité et équilibrer l'utilisation des modes de transports (notamment par le ferroutage),
- alors que la vallée du Rhône reste un axe insuffisamment aménagé, - souvent saturé parce que confondant parfois les trafics - et qui compte encore plusieurs points noirs, dont le principal est la traversée de Lyon.

2. Le développement des entreprises lyonnaises et régionales exige la réalisation de ces deux contournements...

Si les deux contournements sont présentés séparément dans leurs impacts, ils sont indissociables dans les démarches comme dans les calendriers, pour un renforcement de l'inter modalité du corridor.

A. le contournement autoroutier

Les arguments proprement routiers sont bien développés dans le dossier : nécessité de désengorger le centre de Lyon, urgence d'alléger la rocade Est déjà saturée, importance de proposer un tracé qui ne soit pas trop long (alors que le tracé Est allongerait l'itinéraire de 20 kilomètres et celui du Grand Ouest de 150 kms). Nous n'y reviendrons donc pas.

Mais il convient d'insister sur la nécessité économique de désenclaver l'Ouest de la Région Rhône-Alpes, et d'abord de la Région lyonnaise.

A l'heure où les territoires s'organisent, il importe de leur fournir les outils de leur développement économique. La Loi du 12 juillet 1999 a permis une restructuration profonde de la carte administrative de la France, mais dans notre région, ce bouleversement a été particulièrement important : toutes les communes de l'Ouest du département du Rhône sont actuellement constituées en Communautés de Communes.

Aujourd'hui, ce sont ces communautés qui ont compétence en matière de développement économique. Sous l'impulsion de la Région, elles se sont même regroupées pour élaborer des "projets de territoire" dans le cadre des contrats régionaux de développement. Il est donc vital, pour ces territoires, d'être reliés au réseau autoroutier national et européen. Le raccordement des deux ouvrages essentiels que sont Roanne-Tarare-Lyon (A 89) et Saint Etienne-Lyon (A 45) au contournement y contribuera fortement ; et inversement celui-ci est indispensable pour que ces deux infrastructures communiquent avec les vallées de la Saône et du Rhône.

Aujourd'hui, un grand nombre de projets d'investissements échappent à la Région Lyonnaise à cause d'un manque d'infrastructures de communications dans cette partie du département du Rhône.

- La fluidité de l'axe Nord-Sud (Saône-Rhône) est essentielle pour la bonne santé économique de Rhône-Alpes et de Lyon

L'engorgement actuel du centre-ville engendre des coûts économiques énormes aux entreprises lyonnaises.

Les temps de déplacements entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération, à certaines heures de la journée, sont en effet importants. Le gaspillage a été évalué à plusieurs Millions de Francs chaque année. (non compté le temps passé par le personnel des entreprises pour se rendre à son travail). Pour les poids lourds, c'est à dire pour le transports de marchandises, le coût se répercute directement sur la productivité des entreprises, et donc sur leur compétitivité.

... mais pas trop loin...

Dans le Débat, il a été proposé d'alléger la Vallée du Rhône d'une partie du trafic en le reportant sur des axes parallèles : l'axe Clermont Ferrand - Montpellier à l'Ouest, et l'axe Dôle-Grenoble-Sisteron à l'Est.

Cette solution doit être mise en œuvre :

- notamment pour les véhicules légers ;
- notamment en période de pointe (départs estivaux) ;
- et notamment par des incitations financières (péages attractifs ou gratuité).

Mais, comme le mentionne le Dossier du Débat (page 52), elle ne convient pas pour le trafic routier de marchandises. Le "dossier du débat" indique d'ailleurs les allègements attendus : ils sont faibles, et ne constituent pas une réponse suffisante à la saturation de l'axe sequano-rhôdanien.

Certains ont aussi envisagé d'autres tracés à l'Ouest de Lyon, mais plus éloignés que le tracé proposé.

Or, les responsables économiques lyonnais pensent, dans leur grande majorité, qu'il serait dangereux pour Lyon de ne pas rester sur l'axe majeur du trafic européen.

Plusieurs raisons militent dans ce sens :

- Tout d'abord, dans le passé, les villes qui ont refusé de se situer sur les flux commerciaux, en rejetant les gares ferroviaires par exemple, l'ont cruellement payé dans les décennies suivantes.
- Ensuite, dans les vingt années, le centre de gravité de l'Europe tendra à se déplacer de plus en plus vers l'Est.

D'où l'importance, pour Lyon et sa région, de maintenir sa position, considérée comme stratégiquement favorable, sur l'un des axes principaux des flux européens.

- Enfin, il restera à la métropole rhônalpine de fortifier encore sa position de plateforme logistique majeure en profitant du passage des flux de marchandises pour développer les fonctions de traitement de celles-ci, en apportant de la valeur ajoutée aux biens et aux produits bruts ou semi-finis, en y apportant des services valorisants.

B. le contournement ferroviaire

Le contournement envisagé pour la voie ferrée dédiée principalement aux marchandises n'apportera pas seulement des avantages évidents sur le plan de la fluidité et de la sécurité.

Il apportera un avantage économique certain aux entreprises et à toutes les activités de la région lyonnaise :

- En rationalisant l'organisation générale des transports ferroviaires, il abaissera le coût global du système d'exploitation, et donc la charge pour les entreprises utilisatrices.
- En réservant prioritairement au fret une ligne de chemin de fer, il permettra une régularité des "services", donc une garantie des horaires et des délais de livraison ; en ce sens, il améliorera la productivité et la compétitivité des entreprises régionales.

- En optimisant le dispositif de gestion des marchandises, il augmentera considérablement la vitesse commerciale des trains, et donc réduira l'immobilisation des capitaux.

Rappelons qu'actuellement la vitesse commerciale moyenne en France est de 18 km/heure pour les trains de marchandises, alors qu'elle est de 60 km/heure aux Etats-Unis ! On voit que la marge de compétitivité à combler est encore grande, et le gain à notre portée.

Le contournement ferroviaire est d'autant plus attendu par les acteurs économiques de la région qu'il irriguera l'Est lyonnais, espace économique en plein essor.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon souhaite, pour sa part, que cette voie nouvelle puisse en effet desservir les principaux pôles d'activités industrielles et logistiques qu'elle traversera ou tangentera.

Il pourrait en être ainsi du parc de la Plaine de l'Ain, de l'Isle d'Abeau, et aussi du secteur de Saint Exupéry.

Avec les récentes décisions gouvernementales, le secteur de l'aéroport peut en effet espérer développer ses fonctions de plateforme multimodale avec :

- Le projet Cargoport.
- Le projet d'une gare de fret express.
- L'extension de la zone de fret (30 hectares prévus).

Ces pôles d'activités, sans aucunement altérer la vitesse commerciale des trains, pourront avantageusement être branchés ou raccordés à la voie nouvelle de contournement.

Dans le contexte actuel de concurrence internationale, la disposition d'un **mode de desserte alternatif** est un atout non négligeable pour l'avenir.

Pour toutes ces raisons d'ordre économique, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon est fortement favorable à la réalisation rapide des deux projets de contournement.

3. Les conditions d'un bon tracé

Ce n'est pas la vocation d'une Chambre de Commerce et d'Industrie d'intervenir dans le choix d'un tracé, dans la mesure où des études techniques complètes ont déjà été menées.

Nous souhaitons simplement rappeler que :

- l'ouvrage doit limiter les atteintes aux populations situées à proximité, et aux richesses naturelles ou patrimoniales de la région traversée ; ces richesses constituent, d'ailleurs elles-mêmes, bien souvent, un élément pour le développement économique et touristique actuel ou futur.
- chacun étant bien convaincu de la nécessité économique des deux projets en cause, il est d'autant plus évident qu'ils ne doivent pas porter dommage aux activités économiques riveraines, - y compris, bien entendu, les activités viticoles de renom situées sur leur parcours.

Enfin, il importe d'explicitier un point concernant le projet ferroviaire :

si l'on souhaite réaliser une bonne liaison avec la branche Sud du TGV

Rhin-Rhône, cela suppose que soit adopté, pour celle-ci, le tracé Est de

Bourg et le passage par Ambérieu.

Cela suppose aussi, comme cela est indiqué dans le dossier, que soit examiné comment et où pourra se brancher cette infrastructure sur le projet Lyon Turin.