

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 Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes au débat public

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes

L'État vient de lancer un nouveau débat d'opportunité sur la réalisation du contournement autoroutier Ouest de l'agglomération lyonnaise associé à la réalisation d'un contournement ferroviaire par l'Est. Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Rhône-Alpes réunies au sein de leur Chambre Régionale de commerce et d'industrie ont examiné avec beaucoup d'intérêt le dossier réalisé pour le débat public.

L'analyse de ce document très riche d'informations et les multiples opinions qu'il suscite depuis quelques semaines, inspire à la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, au nom de l'ensemble des acteurs économiques concernés par les infrastructures de transport, des observations et recommandations présentées en synthèse dans ce cahier d'acteurs.

1. Les deux projets de contournements répondent bien à un certain nombre de problématiques communes que partagent les entreprises.

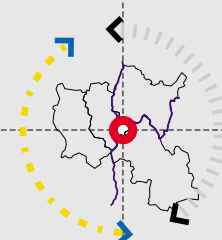
● Faire face aux prévisions d'augmentation des trafics.

La concentration des savoir-faire, l'organisation des productions, la mondialisation des échanges, mais également l'évolution sociale et culturelle conduisent, dans les années à venir, à des déplacements accrus de marchandises et à une augmentation de la mobilité des personnes.

La responsabilité de l'État est de prévoir et anticiper ces évolutions que l'on retrouve dans tous les pays européens.

Les deux contournements projetés permettront de mieux gérer cette croissance des trafics qui aujourd'hui traversent l'agglomération lyonnaise. La création d'une nouvelle infrastructure ne représente cependant qu'une partie de la solution si le service rendu n'est pas au rendez-vous. Aussi importe-t-il que la qualité de services du mode ferroviaire soit améliorée si l'on veut que les prévisions de trafic ferroviaire à 10 et 20 ans soient réalistes.

2 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

- **Répondre aux besoins de demain par un développement concomitant de l'ensemble des modes de transport.**

Les entreprises utilisatrices des transports rappellent qu'elles ont besoin de tous les modes pour être compétitives.

A ce titre, le fer comme la voie d'eau doivent être développés aux côtés de la route qui demeurera le premier mode de transport. Le mode fluvial nécessite pour la CRCI Rhône-Alpes que la liaison Saône-Rhin par la Moselle soit activée.

Les Chambres de Commerce de Rhône-Alpes approuvent donc le parti pris de la commission nationale du débat de mener ensemble la réflexion sur deux dossiers qui ne s'opposent pas et sont complémentaires.

- **Préserver la fluidité de l'axe Saône-Rhône est une nécessité économique vitale pour les entreprises de l'agglomération mais également pour Rhône-Alpes, et le Sud-Est.**

Il faut être clair : ne pas gérer les augmentations futures de trafics, continuer à mélanger sur les mêmes réseaux des trafics de natures différentes (locaux, régionaux, inter-régionaux, transit international et national) aboutirait à laisser la congestion se développer dans l'agglomération, réduisant ainsi son potentiel de développement futur, voire conduisant des entreprises du sillon rhodanien à envisager leur délocalisation.

- **Favoriser le développement économique de l'agglomération lyonnaise et de l'ensemble de la région Rhône-Alpes et Lyon en particulier, sont situées à un carrefour international et concentrent un certain nombre de grands flux de transport nationaux et internationaux empruntant notamment le couloir Saône-Rhône.**

Cette situation sur un carrefour ou à proximité immédiate d'axes majeurs de transport permet aujourd'hui à l'agglomération lyonnaise, mais aussi à un grand nombre de villes de la région (Vallée du Rhône notamment) d'accueillir de plus en plus d'activités logistiques.

Sait-on que les métiers du transport et de la logistique dont le développement repose sur la qualité des infrastructures représentent **160 000 emplois** en Rhône-Alpes, que cette activité de services est parmi celles qui créent aujourd'hui le plus d'emplois dans la région, et que leurs retombées économiques pour la seule Région Urbaine de Lyon ont été évaluées à **8,5 milliards** de francs en 1998 ? La réalisation des deux contournements confortera Lyon et la région dans cette vocation et viendra renforcer leur attractivité.

- **Concourir au désenclavement de l'ouest de la région.**

A travers leurs connexions (A89 - A45 - lignes ferroviaires), ces projets d'infrastructures concourent à rapprocher les centres économiques de la Loire, de la Vallée du Rhône et de Lyon, condition première de redéploiement de leur économie.

2. Le contournement fret par l'Est permettra d'améliorer fortement l'offre ferroviaire.

Pour la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, le projet de contournement fret devrait optimiser le réseau ferroviaire régional et national en permettant :

- D'améliorer la fluidité de la magistrale européenne Eco-fret Nord-Sud Calais-Metz-Dijon-Lyon-Nîmes-Marseille/Perpignan qui représente le quart du trafic fret français ferroviaire.
- D'améliorer les conditions d'exploitation en limitant la superposition sur les mêmes lignes de trafics voyageurs et fret qui dégradent la qualité de services, (coûts supplémentaires horaires non respectés pour le fret ou inadaptés à la demande des entreprises, vitesse commerciale réduite...)
- De desservir ou mieux desservir les zones logistiques du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, Meyzieu, la zone des quatre chênes, la zone de l'aéroport Saint Exupéry, Vénissieux ...
- D'écarter du centre ville de Lyon les trains de matières dangereuses.

Pour la CRCI, le contournement fret a donc une vocation d'amélioration de capacité et de qualité de services si un certain nombre d'impératifs sont bien respectés :

- Offrir une continuité ferroviaire dédiée au fret pour les trafics Nord-Sud ainsi que ceux vers l'Italie, ce qui suppose :
 - que la mixité fret-passager soit limitée le plus possible.
 - qu'au Nord, le contournement Est soit l'amorce de la branche sud du TGV Rhin-Rhône, ce qui justifie une infrastructure nouvelle entre le Nord de Bourg et Ambérieu (site à réserver pour une plate-forme multimodale). Par ailleurs, les différents projets ferroviaires interconnectés dans le secteur Est de Bourg (Haut Bugey, Banche Sud TGV, etc ...) nécessitent que soit clairement explicitée la fonctionnalité future de la gare de Bourg, celle-ci ne devant pas perdre ses dessertes actuelles.
 - que dans sa partie centrale le tracé du contournement soit étudié en liaison étroite avec celui de la Transalpine.
 - qu'au Sud, il soit connecté dans les meilleures conditions pour l'environnement avec les lignes des rives droite et gauche du Rhône et que soit préservée la possibilité à Portes les Valence d'aménager une base multimodale permettant aux trafics en provenance du sud de rejoindre directement l'Italie par le Sillon Alpin.
- Que soient bien prises en considération les relations ferroviaires entre l'agglomération lyonnaise et la façade atlantique : à ce titre, il serait souhaitable que soient intégrés au débat public d'une part l'aménagement de l'axe transversal Nantes-Nevers-Roanne-Lyon et d'autre part l'aménagement d'un axe fret alternatif Paris/Nevers/Roanne/St-Etienne/rive droite du Rhône/Nîmes qui, à partir de Nevers, intéressent également le fret entre Lyon et la façade Atlantique.

3. Le contournement autoroutier par l'Ouest : un élément clé de l'aménagement du territoire et de la stratégie de développement économique de l'Ouest de la région Rhône-Alpes.

Tous les travaux de prospective tels que les contrats de plan, le schéma régional d'aménagement, les schémas de services collectifs transport le mentionnent en préalable : Rhône-Alpes, et la région lyonnaise en particulier, sont confrontés à "l'incontournable couloir rhodanien" et au déficit de liaisons vers l'Ouest.

- Pour la CRCI Rhône-Alpes, le contournement autoroutier par l'Ouest contribuera largement à l'amélioration de la gestion des trafics routiers urbains et de transit au droit de l'agglomération.

Cette infrastructure :

- répondra à l'accroissement des trafics routiers Nord-Sud, ce que les axes dits "alternatifs" Clermont Ferrand-Béziers (A75) et l'aménagement sur place de la RN75 Grenoble - Sisteron après l'abandon injustifié de l'A51, ne peuvent ou pourront faire.
 - soulagera la rocade Est d'une partie du trafic de transit qui l'emprunte.
 - allégera le tunnel de Fourvière de 25 000 véhicules/jour qui pourra désormais être interdit totalement aux poids lourds en transit.
 - assurera de la seule manière satisfaisante les liaisons entre l'agglomération lyonnaise et l'Ouest de Rhône-Alpes par une continuité autoroutière avec les futures autoroutes A45 et A89, contribuant ainsi à l'internationalisation de ces axes et donc à la dynamique de l'ensemble du réseau, à la compétitivité des entreprises et l'attractivité des Territoires du Nord du département du Rhône et de la Loire (Saint Etienne et Roanne). La réalisation de ces infrastructures autoroutières représente pour les entreprises un enjeu déterminant pour développer leurs marchés, créer des activités et des emplois. Elles l'ont encore exprimé il y a quelques semaines à travers une pétition en faveur de l'A89.
- Un effet structurant indiscutable sous réserve que ...
 - la CRCI Rhône-Alpes rappelle que le contournement autoroutier n'est pas la réponse, mais une des réponses à l'engorgement du centre ville de Lyon et notamment du Tunnel de Fourvière. La réponse à ce problème passe par la réalisation du Tronçon Ouest Périphérique (TOP) et la promotion des transports collectifs. Le TOP assurera une fonction complémentaire et indispensable à celle du contournement.
 - le contournement autoroutier est une réponse satisfaisante à la gestion des flux de transit Nord - Sud si l'augmentation

de la capacité autoroutière de l'A7 au sud de Vienne est traitée simultanément. Contournement et extension de l'A7 ou construction de l'A79 sont deux opérations indissociables d'une solution globale. A ce titre, les CCI de Rhône-Alpes demandent que cette impasse dans le dossier soit résolue tant pour la fonctionnalité de la Vallée du Rhône que pour la zone de Vienne qui serait alors totalement asphyxiée par les flux routiers en rétention sur l'autoroute A7. Vienne qui concentrera les deux extrémités sud des contournements nécessite des précautions particulières en matière de choix des tracés.

- le contournement Ouest est destiné largement à l'acheminement des flux de transit et doit être construit le plus possible dans une logique de "tuyau". La CRCI Rhône-Alpes estime donc qu'au delà des deux échangeurs entre les A89 et A45, les points de connexion entre le contournement et la voirie locale doivent être exclus. Cependant, dans la mesure où les deux autoroutes A89 et A45 auront pendant de nombreuses années vocation à relier l'Ouest de Rhône-Alpes avec l'agglomération Lyonnaise (clientèle essentielle à leur rentabilité), il est inévitable que ces deux échangeurs autoroutiers aient une vocation secondaire de diffuseurs pour permettre aux usagers qui le souhaitent d'accéder à l'agglomération Lyonnaise. IL EST A NOTER qu'en l'état actuel du dossier, il manque des précisions sur la diffusion de ces trafics vers Lyon.

Par ailleurs, la CRCI Rhône-Alpes estime que l'axe entre Chalon-sur-Saône - Roanne et Saint-Etienne représente à terme un itinéraire alternatif ou de délestage partiel au contournement Ouest de Lyon qui "trouvera une efficacité maximum lors des pointes estivales".

Aussi demande-t-elle que cette liaison soit retenue dans une logique nationale et européenne et que sa réalisation à deux fois deux voies soit conduite en parallèle avec celle du C.O.L. afin qu'elle puisse jouer son rôle en matière d'aménagement du territoire, particulièrement en période de congés.

- Il importe enfin de construire immédiatement -ou tout au moins de faire les réserves foncières- pour une infrastructure à 2x3 voies, afin de ne pas renouveler l'erreur faite avec différentes liaisons autoroutières, et notamment la rocade Est de Lyon, qui a été construite à 2x2 voies sans possibilité d'agrandissement ultérieur.

En conclusion, la CRCI Rhône-Alpes émet un avis favorable à ces projets, sous réserve des observations émises précédemment.

- Elle demande à l'État de prendre une décision rapide compte tenu :
 - de l'urgence des besoins (d'ici 2010 au plus tard)
 - des délais de mise en œuvre : (8 ans ?)
 - de la nécessité de préciser au plus vite les fuseaux retenus afin de limiter le nombre de communes aujourd'hui concernées par le périmètre d'étude.
- Elle souhaite que soit annoncée simultanément la décision retenue pour la branche Sud du TGV Rhin-Rhône ; celle-ci (dans sa variante S4 préconisée par les CCI) trouvant une meilleure efficacité si le contournement fret par l'Est vient la prolonger vers le sud.
- Elle estime enfin que la fonction majeure de ces deux projets étant nationale et internationale, un financement par l'utilisateur et l'État est justifié ; les contribuables de l'agglomération Lyonnaise et rhônalpins n'ayant pas à en supporter un financement, même partiel.