



HAL
open science

Stratégies de désenclavement pour Saint-Etienne

Marie-Andrée Buisson, Dominique Bouf, Patrick Duteyrat, Olivier Klein,
Jean-Claude Lasserre, Danièle Patier, Sylvie Thibaud

► **To cite this version:**

Marie-Andrée Buisson, Dominique Bouf, Patrick Duteyrat, Olivier Klein, Jean-Claude Lasserre, et al.. Stratégies de désenclavement pour Saint-Etienne. 1990. halshs-00913062

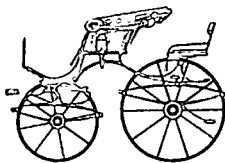
HAL Id: halshs-00913062

<https://shs.hal.science/halshs-00913062>

Submitted on 3 Dec 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



STRATEGIES DE DESENCLAVEMENT POUR SAINT-ETIENNE

mai 1990

à l'Université Lumière Lyon 2 :

M.R.A.S.H.
14, avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
Tél. 72.72.64.03

Laboratoire d'Economie des Transports
Unité Mixte de Recherche du C N R S n° 0108

à l'Ecole Nationale
des Travaux Publics de l'Etat :

E.N.T.P.E.
rue M.-Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
Tél. 72.04.70.46

Sous le titre : "L'avenir des relations entre Saint-Etienne, Lyon et Satolas", cette étude a été entreprise à la demande du Maire de Saint-Etienne et de son Conseil Municipal en décembre 1989, suite à un exposé d'Alain Bonnafous, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, sur l'évolution en cours de la région urbaine de Lyon, son extension vers l'Est, et les progrès du pôle de Satolas.

Le point de départ de cette étude résulte donc d'une prise de conscience de l'accroissement progressif des distances entre Saint-Etienne et l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, et en particulier de l'importance des relations à développer entre la capitale forézienne et le noeud aéroportuaire et ferroviaire TGV de Satolas.

Mais au fur et à mesure des progrès de cette étude, l'équipe qui en était chargée a poussé sa réflexion plus loin, pour considérer l'ensemble des relations entre Saint-Etienne et Lyon (ainsi que Satolas). Elle a été très frappée par l'état de sous-développement des échanges entre les deux agglomérations, et elle en est arrivée à la conclusion qu'un gros effort doit être entrepris d'urgence si Saint-Etienne veut échapper à la menace d'asphyxie qui pèse sur elle. D'où le titre finalement choisi pour ce rapport : "Stratégies de désenclavement pour Saint-Etienne".

J.C.L.

Cette étude a été réalisée par Marie-Andrée BUISSON, Dominique BOUF, Patrick DUTEYRAT, Olivier KLEIN, Jean-Claude LASSERRE, Danièle PATIER, Sylvie THIBAUD.

CHAPITRE I

LES ENJEUX DES RELATIONS ENTRE SAINT-ETIENNE, LYON ET SATOLAS

Le poids démographique des agglomérations lyonnaise et stéphanoise, combiné à la faible distance qui les sépare, aboutit, conformément aux enseignements du modèle gravitaire, à une très grande intensité des échanges entre ces deux pôles. Rien d'étonnant, par conséquent, si les relations entre Lyon et Saint-Etienne se situent au premier rang parmi les liaisons inter-cités de la région Rhône-Alpes.

Faire le point sur ces échanges, puis envisager comment ils pourraient être améliorés, notamment en direction de l'aéroport de Satolas, suppose qu'au préalable, on s'interroge sur les enjeux des relations entre ces deux villes dans le cadre spatial rhône-alpin, en se posant la question des significations d'une telle démarche pour Saint-Etienne : à quelles conditions son agglomération peut-elle tirer parti d'un renforcement des relations avec Lyon ?

I. LES ENJEUX EN TERMES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

L'histoire a montré l'importance des liens qui unissaient Saint-Etienne à la vallée du Rhône. La liaison ferrée avec Givors est une des premières mises en place, afin d'écouler le charbon ensuite par voie fluviale. Les deux départements du Rhône et de la Loire, au début, ne faisaient qu'un et ne furent séparés que pour limiter le poids de la ville de Lyon. Les liens économiques, industriels et tertiaires entre la région stéphanoise et la région lyonnaise étaient si étroits, que pendant bien des années, le développement des activités tertiaires de Saint-Etienne fut extrêmement réduit, ces fonctions étant assurées par la métropole lyonnaise.

C'est avec le développement économique des années 1960 que progressivement Saint-Etienne, comme de nombreuses villes industrielles du Nord de la France, acquit des activités tertiaires correspondant à son importance démographique : université, hôpital, etc...

De ce fait elle peut s'autonomiser plus nettement par rapport à Lyon, et offrir aux actuelles comme à d'éventuelles nouvelles implantations industrielles et tertiaires les avantages d'une grande ville, à taille humaine, et disposant des services recherchés par ces activités et par cette population.

De plus, Saint-Etienne a un atout, sa proximité de Lyon, qui lui permet d'accéder soit à des services dits de "tertiaire supérieur" localisés à Lyon, soit à des marchés extra-régionaux et à des centres de décisions supérieurs, grâce aux nombreuses liaisons avec Paris, ou par Satolas avec les autres villes européennes.

Encore faut-il que ces liaisons soient réellement pour elle un atout et non un handicap. Il y a là un enjeu pour Saint-Etienne, mais également pour toute la partie ouest de la Région Rhône-Alpes et pour l'ensemble du développement économique de la région. Les liaisons Saint-Etienne - Lyon, doivent en effet permettre à Saint-Etienne de prendre toute sa place à la fois par rapport aux villes situées dans son aire d'influence et par rapport aux villes de niveau égal et supérieur, voire par rapport à l'ensemble du développement régional. Elle joue un rôle charnière dans le réseau hiérarchique urbain rhône-alpin.

1. Saint-Etienne, un centre dynamique pour la région stéphanoise.

Ville au passé minier et industriel bien connu, Saint-Etienne est un centre important pour tout l'ouest de la région Rhône-Alpes et pour une partie du Massif Central.

- C'est d'abord le centre d'un bassin d'emplois industriels important. Si l'exploitation minière a cessé, le secteur des industries mécaniques et des industries textiles est toujours présent. Ces activités traditionnelles ont tissé de nombreux liens dans les vallées de l'Ondaine et du Gier et se sont organisées autour de Saint-Etienne. C'est en liaison avec cette ville que sont amorcés et que peuvent se développer une réorientation et un développement de nouvelles activités : acquisition de nouvelles technologies dans des industries traditionnelles, développement de nouveaux produits sur des bases technologiques innovantes. On assiste, semble-t-il à la reconstitution d'un tissu économique de petites et moyennes entreprises sur de nouvelles bases, prometteuses d'un développement futur. Il reste à favoriser des synergies.

- C'est aussi, dans tout ce bassin, l'existence d'un important savoir-faire, accumulé depuis des décennies par une main-d'oeuvre formée, et habituée à ces différentes activités. Il y a là un capital humain qui peut être valorisé sur place. Il y a aussi tout un environnement social, toute une tradition de travail industriel qui peut encourager un nouveau dynamisme de la zone.

- Saint-Etienne, chef-lieu du département dispose également d'infrastructures, d'équipements, de services publics et privés, de commerces diversifiés, aptes à satisfaire les besoins d'une population de plus de 400.000 habitants. L'existence de l'université, des équipements de santé, l'ouverture récente d'équipements culturels, sont un acquis qui permet l'accueil et le développement dans de bonnes conditions des activités sur toute la zone environnante.

2. Saint-Etienne, pôle pour son arrière pays rural.

Au delà du bassin industriel stéphanois qui se développe sur les trois vallées, Saint-Etienne est aussi le centre de toute une partie du Massif Central :

- Grand centre urbain, proche de la Haute-Loire et de la Lozère, Saint-Etienne est le point de départ et d'arrivée des courants d'échanges avec Le Puy, Mende, Langogne.

- Avec la plaine du Forez, et avec les Monts du Forez pour une bonne part dans le département de la Loire, les liens sont également très étroits et la mise en service de l'autoroute entre Saint-Etienne et Clermont-Ferrand peut intensifier ces échanges.

C'est donc tout l'arrière pays montagneux qui est concerné par le développement d'un centre économiquement dynamique à Saint-Etienne et d'une certaine manière, l'avenir de ces zones très étendues mais faiblement peuplées. Dans une perspective globale d'aménagement du territoire, il y a là, un enjeu national important.

3. Saint-Etienne, un pôle important de l'armature urbaine dans la région Rhône-Alpes.

Outre l'agglomération lyonnaise, le réseau urbain rhône-alpin peut s'appuyer sur deux zones urbaines fortement peuplées : Grenoble et Saint-Etienne, puis sur une série de villes d'environ 100.000 habitants. Dans l'armature urbaine régionale, Saint-Etienne équilibre le pôle grenoblois, qui, prolongeant l'axe Genève, Annecy, Chambéry, tend à faire de l'axe alpin un sillon lourd de développement.

Mais du côté du Massif Central, ce même réseau urbain régional doit pouvoir également s'appuyer sur Roanne et Saint-Etienne et par là, diffuser sa croissance vers l'ouest de Rhône-Alpes et au-delà. Il y va de l'équilibre même du développement spatial de la région.

Malgré les silences de certains rapports récents, une région ne peut "oublier" près du quart de la population vivant en dehors de la métropole incontestée qu'est Lyon. C'est pour elle un atout, un potentiel de développement sur lequel elle doit s'appuyer et qu'elle doit aider si nécessaire, pour qu'une fois surmontées les difficultés économiques liées aux mutations structurelles, cette agglomération puisse trouver toute sa place au sein de l'armature urbaine régionale.

4. Quelles actions ?

Dans ce contexte, l'articulation de Saint-Etienne au reste de la région nécessite d'agir sur plusieurs éléments:

1. Redynamiser son tissu économique et laisser à Saint-Etienne une autonomie forte par rapport à Lyon.

Ce mouvement est bien amorcé semble-t-il et se manifeste sur différents points : réutilisation des friches industrielles, pôle technologique, développement d'activités tertiaires, en particulier de services rendus aux entreprises. Il reste à vérifier quelles sont les stratégies de certaines entreprises lyonnaises ayant effectué des délocalisations à Saint-Etienne et inversement à préciser si les entreprises stéphanoises ne sont pas obligées de recourir à Lyon pour des services qu'elles pourraient trouver sur place. Saint-Etienne ne doit, ni être le sous-traitant de Lyon, ni avoir à s'adresser inutilement à la métropole.

2. Susciter une volonté politique commune pour faire de l'agglomération stéphanoise un pôle au sein duquel se développeront des synergies entre les différentes activités et avec les élus locaux de toutes les communes concernées.

3. Agir sur l'image de Saint-Etienne.

Les stéphanois ont en mémoire une image de leur ville héritée du passé : vieille ville minière, noire, très ouvrière, etc... Mais Saint-Etienne peut présenter une image positive, celle de la ville qui se met en place depuis 20 ans :

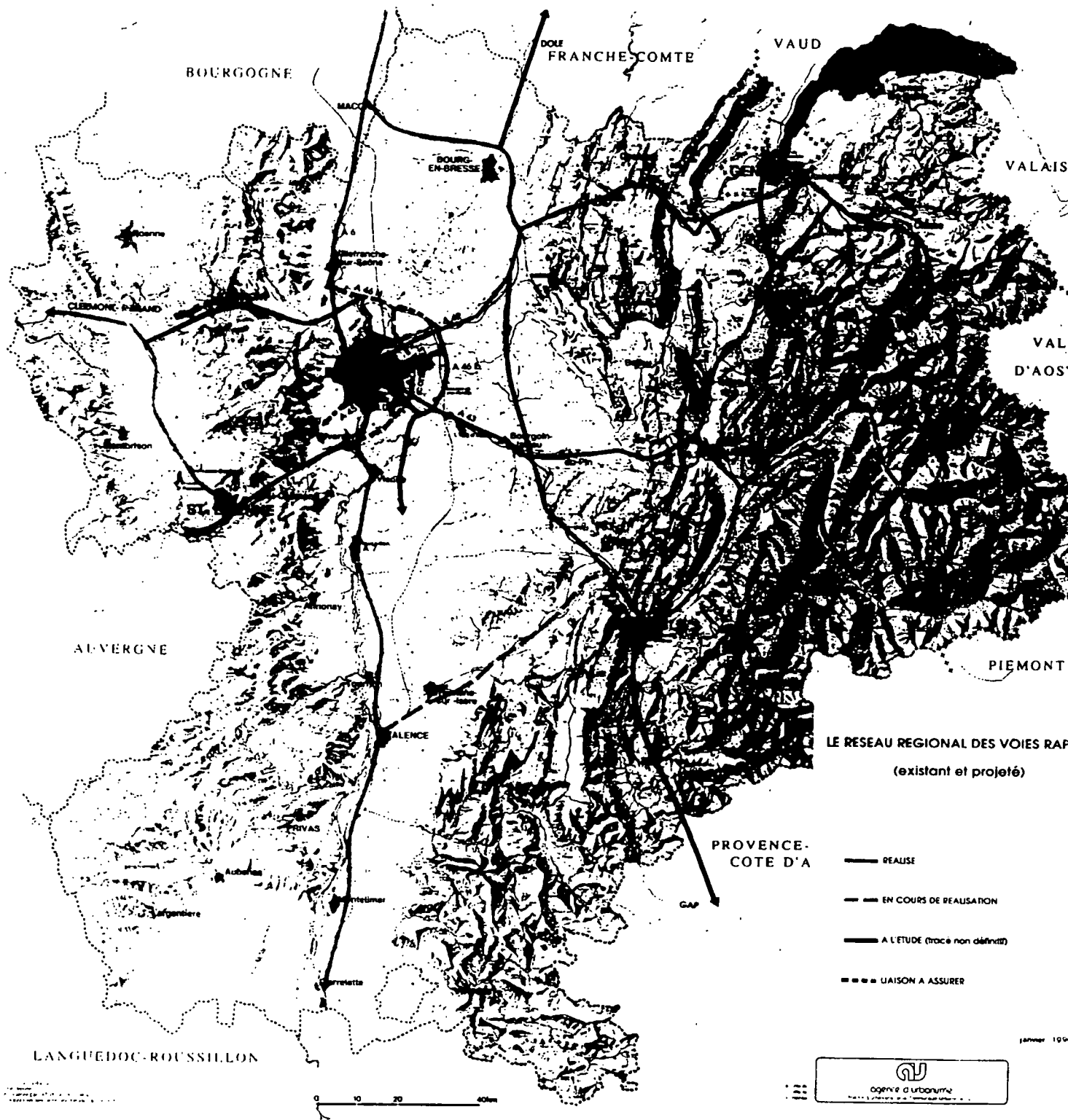
- une ville à taille humaine,
- une ville universitaire et disposant de nombreux services,
- une ville toute proche de la nature (le Pilat),
- une ville où l'on peut choisir l'habitat individuel,
- une ville proche de Lyon,
- une ville bien et rapidement reliée à Lyon et à Paris.

C'est ce dernier point qui actuellement pose problème et que l'étude se propose d'aborder.

II. LES ENJEUX EN TERMES DE DESSERTE

La mise en service du TGV entre Paris et Lyon (1981-1983), l'essor de l'aéroport de Satolas, l'approche du Marché Unique et les projets qui en découlent en ce qui concerne un réseau européen à grande vitesse, tout cela entraîne une série de transformations dans l'organisation des transports autour du carrefour lyonnais ; et ces transformations, en cours ou à l'étude, ne sont pas sans effets sur la qualité des dessertes entre le pôle lyonnais et l'agglomération stéphanoise.

Carte n°0 : Description du site



Source : Agence d'urbanisme de Lyon, janvier 1990

- Dans cette perspective, les enjeux se situent au moins sur trois plans différents :
- l'accessibilité à Saint-Etienne et à tout l'espace environnant ;
 - l'accessibilité au pôle Est et plus particulièrement au pôle Est de l'agglomération lyonnaise ;
 - la place de cette liaison sur le plan régional à travers les diverses fonctionnalités de cette liaison.

1. La desserte de Saint-Etienne et de son espace environnant

Il est vrai qu'au sein de la région Rhône-Alpes, le pôle stéphanois est dès le départ handicapé par sa position un peu excentrée par rapport aux grands courants de circulation : ceux-ci sont canalisés pour une large part dans le couloir méridien du Rhône et de la Saône, où dominent les flux les plus massifs, quel que soit le mode de transport. Les cartes des courants de circulation indiquent qu'ensuite, ce sont les grandes vallées alpines qui voient passer d'autres flux importants, à cause de l'essor du tourisme d'été et d'hiver en haute montagne, et de la montée des échanges transalpins de personnes et de marchandises.

En revanche, le Massif Central fait un peu figure de territoire répulsif, et les difficultés créées par ses reliefs en creux, ses vallées profondes et étroites, ses surfaces burinées, ne facilitent pas l'établissement d'infrastructures de transport. C'est pourquoi, en cette fin du XXe siècle comme au XIXe, les principaux axes de circulation rapide ont tendance à le contourner, plutôt qu'à le pénétrer : l'autoroute Saint-Etienne - Clermont-Ferrand est une des plus récentes dans la région, et ce n'est qu'en 1987 que des liaisons Anse - Balbigny, et Clermont - Bordeaux ont été inscrites au schéma directeur des autoroutes françaises, en complément d'un axe Nord-Sud passant lui aussi par Clermont-Ferrand. Certaines de ces infrastructures sont prévues en partie en tant que voies rapides, au titre des "liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier", et présentent l'avantage d'être gratuites.

Saint-Etienne et sa région n'échappent pas à la règle : elles ne peuvent profiter de la présence de courants de transit massifs, et ceux qui traversent le Massif Central d'Est en Ouest, ou l'inverse, sont peu intenses, et appelés de plus en plus à passer plus au Nord, sur l'autoroute prévue d'Anse à Balbigny, ou sur la voie ferrée de Lyon à Roanne, qui donne accès aux pays de la Loire comme au Centre et à l'Ouest du Massif Central.

A partir du Couloir du Rhône et de la Saône, la région stéphanoise apparaît donc comme une sorte de cul de sac : à moins de se retourner vers le Nord, en direction de Clermont-Ferrand, comme le font l'autoroute et le chemin de fer, la vallée du Gier ne conduit, au-delà de Saint-Etienne, que vers des plateaux très faiblement peuplés. Seule la N 88 fait exception, en direction du Puy et de Mende, et elle est l'objet à l'heure actuelle d'investissements importants, en vue de son élargissement et de l'amélioration de son tracé.

En revanche, à partir de Saint-Etienne, l'accès au carrefour lyonnais et aux flux de circulation intenses qui y transitent représente une nécessité vitale : il s'agit d'échapper au pôle répulsif que constitue le Massif Central, et de se raccrocher, en quelque sorte, par la Vallée du Gier, au grand Couloir méridien du Rhône et de la Saône - le seul grand corridor Nord-Sud en Europe occidentale, et le seul qui soit totalement équipé : routes et autoroutes, voies ferrées et ligne à grande vitesse (celle-ci en cours de prolongement jusqu'à Valence, à l'étude en direction de Nice et de Barcelone), conduites et voie d'eau à grand gabarit... (1).

1. Sur ce corridor, voir LASSERRE Jean-Claude, "Lyon et Montréal, deux villes-seuils sur de grands corridors fluviaux", *Résonances* n° 43, oct. 1989, p. 9 et 19 ; et LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS, *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen*, Actes du colloque de Lyon, oct. 1989, 388 p.

Rien d'étonnant, par conséquent, si depuis la Seconde Guerre Mondiale, beaucoup d'actions ont déjà été entreprises pour améliorer cette sorte de cordon ombilical de la Vallée du Gier : électrification de la ligne ferroviaire, amélioration progressive de la liaison routière, transformée peu à peu en autoroute, la dernière étape, en cours, étant le contournement de Saint-Chamond.

Par ailleurs, suite à une entente entre les deux départements de la Loire et du Rhône, la qualité de la desserte ferroviaire sur la ligne Lyon - Saint-Etienne a été améliorée par la mise en place en 1976 d'un service semi-cadencé, Stélyrail.

Mais, si les relations entre Saint-Etienne et Lyon paraissent intenses, elles se compliquent dans la mesure où l'agglomération lyonnaise s'étend, particulièrement vers l'Est : au-delà de Perrache et de la Part-Dieu, et au-delà de l'Autoroute du Soleil et du Boulevard Périphérique de Lyon, l'accès des Stéphanois à la partie orientale du pôle lyonnais est-il facile ?

2. Le problème est aggravé par le déplacement du centre de gravité de l'agglomération lyonnaise vers l'Est

Depuis deux à trois décennies, toute une série de facteurs encouragent en effet l'extension accélérée de l'agglomération lyonnaise vers l'Est. Ils peuvent être regroupés en quatre points :

- Des facteurs relevant du milieu naturel, tout d'abord : c'est là que l'on trouve les terrains plats les plus immédiatement accessibles, sans l'obstacle du talus du plateau de la Dombes au nord, sans les rétrécissements des vallées de la Saône et du Rhône, au Nord et au Sud, et sans les difficultés du relief de collines de l'Ouest. C'est pour une part sur ces constatations fort simples que s'appuient un certain nombre de décisions allant dans le même sens : création de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, et l'option des axes d'urbanisation privilégiés de Saint-Priest et de Décines-Meyzieu, dans le SDAU de 1976.

- Les mêmes facteurs, combinés à des options de politique municipale, ont conforté ce déséquilibre car, au-delà des difficultés du relief de l'Ouest lyonnais, la volonté d'un certain nombre de communes du secteur de sauvegarder leur tranquillité et leur caractère résidentiel, a conduit à l'échec des projets de contournement autoroutier de Lyon du côté de l'ouest, du moins jusqu'à présent.

- Par ailleurs, au-delà du Boulevard Périphérique, les infrastructures de type autoroutier en construction ou en projet se multiplient. Un contournement autoroutier de Lyon du côté de l'Est est en construction (A 46 N + CD 300 + A 46 S). Entre l'A 42 en direction de Genève et l'A 43 en direction de Grenoble et Chambéry, deux autres "barreaux" de direction nord-sud sont prévus, l'un passant par Satolas, l'autre allant d'Ambérieu à Bourgoin. Ces infrastructures denses sur lesquelles sont planifiées de nombreux échangeurs, particulièrement sur le CD 300, ouvrent à l'expansion urbaine de très nombreux sites, et constituent un très puissant facteur d'incitation à de nouvelles localisations d'usines, d'ateliers, d'entrepôts, et d'installations de toutes sortes. Ainsi se confirme le déplacement du centre de gravité de l'agglomération lyonnaise vers l'Est, déjà prévu dans le SDAU de 1976.

- Enfin, ces tendances sont encouragées par la présence du futur pôle aéroportuaire et ferroviaire de Satolas. Le rôle de la plateforme aérienne se confirme, notamment avec la mise en route d'une ligne directe assurant la liaison avec New-York. Récemment, on a annoncé le retrait d'American Airlines, mais il semblerait qu'Air France puisse partiellement prendre le relais. Le trafic augmente : 3,73 millions de passagers en 1989, une progression de 15 % sur 1988. Surtout, à cet aéroport au trafic croissant

s'ajoutent toutes les perspectives ouvertes par la décision d'y implanter une gare TGV sur le contournement de Lyon.

Ces perspectives sont d'autant plus riches qu'on envisage également plusieurs branches de TGV : Lyon-Turin, Lyon-Barcelone, Lyon-Nice et un "TGV Rhin-Rhône" en direction de l'Alsace et de l'Allemagne fédérale (2). On voit donc s'esquisser deux grandes "diagonales" européennes Londres-Rome et Hambourg-Barcelone se croisant à Lyon, sur lesquelles circuleraient des TGV ménageant entre eux à Satolas de très commodes correspondances, sur le même quai, ce qui assurerait une mobilité extraordinaire sur les diverses branches de cette grande croisée.

Vus de Saint-Etienne, les problèmes d'accès à l'agglomération lyonnaise sont donc doubles : il s'agit à la fois de pouvoir rejoindre ce nouveau pôle des transports à grande vitesse en Europe (transports ferroviaires et aériens), et d'accéder aux nouveaux espaces d'activités et d'emplois de l'Est de Lyon, ce qui se matérialise entre autres par le Centre d'Affaires de Satolas prévu entre l'aérogare et la zone fret.

3. Des diverses fonctionnalités de la liaison Saint-Etienne-Lyon-Satolas aux stratégies à envisager

La nécessité d'améliorer la liaison Saint-Etienne - Lyon - Satolas répond à plusieurs types de besoins, ou de fonctionnalités qu'il importe de rappeler :

- assurer les migrations de travail et de bassins d'emplois entre les deux agglomérations ;
- faciliter entre les deux agglomérations les déplacements d'affaires ou le recours aux services spécialisés demandés par les particuliers ;
- assurer aux stéphanois de bonnes connexions avec le réseau TGV, à la gare de la Part-Dieu et à celle de Satolas ;
- assurer une liaison rapide avec l'aéroport de Satolas ;
- permettre par de bonnes correspondances en gare de Lyon, des liaisons inter-cités avec les principales villes de la région Rhône-Alpes ;
- enfin, être relié rapidement aux autres régions françaises.

Ces diverses fonctionnalités ne s'appuient pas nécessairement sur les mêmes modes de transport. Elles peuvent s'intégrer, ou non, dans un éventuel plan d'amélioration des liaisons inter-cités rhône-alpines. Dans certains cas, Saint-Etienne dispose déjà de solutions partielles : liaisons aériennes directes avec Paris, services de TGV directs avec la capitale. Ces solutions partielles ne doivent pas être écartées, et de façon plus générale, il importe de réfléchir à une ou des stratégies qui ne placent pas totalement Saint-Etienne dans la dépendance du carrefour lyonnais. Mais pour ces diverses fonctionnalités, il est souhaitable d'envisager à la fois l'existant, et les besoins futurs.

2. Voir LET, Les couloirs Rhin-Rhône..., Actes déjà cités, particulièrement p. 81-102.

CHAPITRE II

LES VOIES DE COMMUNICATION DE L'AGGLOMERATION STEPHANOISE : UN ETAT DES LIEUX

La métropole stéphanoise s'est toujours souciee du désenclavement et de l'amélioration de l'accessibilité de la vallée au couloir d'échanges nord-sud et à la métropole lyonnaise. Face à la croissance vers l'est de l'agglomération lyonnaise et surtout aux enjeux et potentialités que recouvre le pôle de SATOLAS, il s'agit pour Saint-Etienne de reconsidérer ses voies de communication afin de ne pas pénaliser une économie locale en mutation.

L'objectif de cette note est d'établir un rapide état des lieux en ce qui concerne les relations existantes entre Saint-Etienne et les deux pôles que sont Lyon et Satolas. Cette mise à plat se compose de deux phases permettant de préciser :

- la dynamique du développement économique de l'agglomération stéphanoise,
- les relations au départ de Saint-Etienne pour lesquelles nous faisons apparaître les différentes fonctionnalités et nous établissons un diagnostic de l'existant mode par mode.

I. LES MUTATIONS EN COURS DE L'AGGLOMERATION STEPHANOISE

1. Rappel de l'histoire récente : la fin du déclin

A l'instar des bassins industriels anciens, l'agglomération stéphanoise a été gravement touchée par la crise : les fermetures successives des usines, puis les restructurations industrielles ont entraîné à la fois un déclin démographique et économique et une certaine marginalisation :

1) sur le plan démographique la population de la Loire serait passée de 742.000 habitants en 1975 à 737.000 en 1986 (1). C'est le seul département rhône-alpin à enregistrer un tel phénomène. L'agglomération de Saint-Etienne définie par l'INSEE en 1982 ne compte que 317.228 habitants à cette date contre 334.846 en 1975, soit un déclin net de 5,2 % (2) ;

2) sur le plan économique les restructurations de la transformation et du travail des métaux, alliées à celles de la construction mécanique et du secteur textile ont entraîné une chute très importante des emplois du secteur industriel.

Pour la seule agglomération stéphanoise, on est passé dans l'industrie hors Bâtiment et Travaux Publics de 53.963 emplois soit 41,58 % de la population active en 1975 à 40.616 emplois, soit 34,75 % de la population active en 1982 (2).

Si ce déclin des emplois industriels se retrouve dans l'ensemble de Rhône-Alpes, la région stéphanoise au départ très industrielle est la plus touchée et le département de la Loire perd près de 30 % de ses emplois secondaires entre 1975 et 1986 (3).

1. Bilan socio-économique de la Loire. Comité d'expansion de la Loire, avril 1988.

2. Source INSEE : Base de données locales.

3. Voir note 1.

3) Ce déclin industriel semble s'être accompagné d'une certaine marginalisation de Saint-Etienne :

Les chefs d'entreprises ont tenté de sauver leur situation. Les classes dirigeantes de la société, les collectivités locales ont tenté d'atténuer, de limiter les conséquences douloureuses de cette restructuration. Ceci entraîne un certain "repli sur soi" des stéphanois.

Mais en même temps Saint-Etienne ne semble pas tenir une grande place dans les préoccupations régionales ou lyonnaises. On s'en rend compte à la lecture du rapport Carrière (4) dans lequel Saint-Etienne a simplement été oubliée, et dans la publication de "Lyon 2010" (5). Il y est longuement question des interfaces entre Lyon-Grenoble, Lyon-Genève... mais on ne mentionne même pas Saint-Etienne. Il faut attendre la dernière édition de Lyon 2010 pour que Saint-Etienne soit prise en compte (6).

2. La reprise

Les dynamiques perçues à Saint-Etienne depuis 1987 reposent sur quatre éléments-clefs : le redressement industriel, le pôle productique, la tertiarisation, et une volonté d'intégration.

2.1. Le redressement industriel

L'ancienne cohérence industrielle reposait sur l'activité industrielle traditionnelle (sidérurgie, première transformation de métaux, métallurgie, construction électrique et mécanique etc...) et sur quelques grosses entreprises leader comme Creusot-Loire, Manufrance. Elles se sont restructurées tout en se modernisant (investissements dans de nouveaux matériels, production d'acier inoxydables de haute qualité, etc...). Elles sont de plus en plus insérées dans une stratégie nationale voire internationale mais pas du tout locale.

Se maintiennent aussi de nombreuses petites entreprises de mécanique générale travaillant souvent en sous-traitance, en particulier pour l'aéronautique, l'automobile, tandis que l'activité machine-outil très forte sur Saint-Etienne déclinait de façon inéluctable.

Sans développer l'évolution spécifique de chacune des grandes branches d'activité, il faut souligner que l'on perçoit actuellement une double dynamique :

- d'une part des entreprises traditionnelles se modernisent et incorporent de nouvelles technologies ;
- d'autre part de nouvelles entreprises, surtout petites et moyennes se créent lançant de nouveaux produits sur des créneaux spécifiques.

Cette dynamique se manifeste par un montant d'exportation élevé. Avec 45 % de sa production exportée, l'industrie stéphanoise est en bonne place par rapport à l'industrie rhônalpine.

Cependant, ce tissu industriel apparaît encore fragmenté et insuffisamment mis en cohérence au niveau local. D'une part les dirigeants des entreprises implantées depuis longtemps, développent de plus en plus une stratégie européenne, sont intégrés à des firmes multinationales et ne s'investissent guère dans le développement local. D'autre part les nouveaux chefs de petites et moyennes entreprises dynamiques ne dé-

4. Rhône-Alpes. une prospective. Rapport au Préfet de Région et au Président du Conseil Régional. Service d'Etudes du SGAR. Décembre 1988.

5. Lyon 2010. Un projet d'agglomération pour une métropole européenne. SEPAL-AGURCO-DDE Rhône-DDAF Rhône. Octobre 1988.

6. Projet de Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise. Rapport de présentation SEPAL-AGURCO. DDE Rhône-DDAF Rhône. Octobre 1989, voir en particulier p. 61

veloppent pas vraiment une synergie entre elles. La taille relativement importante de l'agglomération stéphanoise limite sans doute la constitution de ces réseaux d'interconnaissance que l'on peut trouver facilement dans une ville comme Chambéry et qui permettent un développement coordonné plus important (7).

2.2. Le pôle productique

Pour insuffler à ce tissu de petites entreprises une dynamique interne, on a suscité le développement d'un pôle productique.

Ce technopôle a pour but de valoriser et de moderniser les expériences acquises autour de la machine-outil. Celui-ci fonctionne actuellement de façon satisfaisante par rapport aux entreprises situées en aval, qui utilisent ses potentialités mais il n'a encore eu guère d'effets sur le développement des entreprises en amont en particulier de la machine-outil.

Implantée sur une friche industrielle, proche du centre, cette zone productique est pleinement occupée. On peut cependant regretter que les autorités chargées de gérer le projet productique n'aient pas été sélectives dans l'accueil des activités. De ce fait cette zone est devenue banale et ne peut entraîner les synergies espérées.

Si l'on compare avec le technopôle du Bourget-du-Lac près de Chambéry, on constate dans cette dernière ville une volonté très ferme de l'ensemble des acteurs pour créer un pôle de qualité, volonté qui se concrétise par un cahier des charges très sévère et une véritable sélection des sociétés implantées, qui toutes, mettent en valeur une haute technologie, ont des fonctions de recherche et souhaitent fermement travailler ensemble. La conception de ce technopôle a nécessité concertation et adhésion au projet, de la Chambre de Commerce, de l'Université, des collectivités locales et des industriels.

2.3. Un mouvement de tertiarisation des activités économiques et de l'emploi

La transformation des activités économiques se traduit par ailleurs par une répartition sectorielle et spatiale des emplois quelque peu nouvelle. Deux tendances se dessinent :

1) une tendance à la tertiarisation des emplois liée à l'évolution économique générale. Le secteur tertiaire de la Loire a progressé de 118.400 personnes en 1975 à près de 142.000 en 1986, soit + 20 % (8). La structure des emplois de l'agglomération de Saint-Etienne est passée de 49 % de tertiaire en 1975 à 56,8 % en 1985 (9).

Cette croissance du tertiaire ne se fait guère sentir sur les commerces même si l'on doit souligner la présence importante de Casino qui emploie 3.800 personnes dans le département de la Loire. Elle concerne principalement les services marchands rendus aux entreprises et les services rendus aux particuliers. Les effectifs salariés de ces deux branches ont pratiquement doublé entre 1975 et 1987. Ceci correspond au développement de bureaux d'études et d'ingénierie, de centres de recherche connus, tels Decobecq, le CETIM, l'UNIREC (ex. centre de recherche de Creusot-Loire), le centre stéphanois de recherches mécaniques, hydromécanique et frottement, etc...

2) un déplacement des emplois vers le nord-ouest de l'agglomération stéphanoise au détriment de la zone nord-est (vallée du Gier). Zone d'implantation des in-

7. Les effets de l'autoroute sur la localisation des entreprises. Le cas de Chambéry et Dijon. LET. 1990.

8. Voir note 1.

9. Voir note 1.

dustries traditionnelles, la vallée du Gier perd de nombreux emplois suite au mouvement de désindustrialisation.

Dans le même temps, la zone de Saint-Just et Saint-Rambert semble être de plus en plus demandée pour des localisations de nouvelles activités de tertiaire supérieur (conseil, publicité). Elle bénéficie de la proximité de l'aéroport et d'une image valorisante.

Cette évolution s'appuie en même temps sur une politique publique efficace que l'on peut caractériser par le développement de l'Université de Saint-Etienne et par la promotion d'un environnement culturel avec l'installation du Musée d'Art Moderne dans le Nord de l'agglomération.

Cette croissance des activités tertiaires augure d'un développement économique de l'agglomération reposant sur des bases nouvelles.

2.4. Une volonté de coopération

Jusqu'à une période récente et vues de l'extérieur, les forces vives de l'agglomération stéphanoise ne semblaient pas vraiment oeuvrer ensemble pour leur développement. Les divers organismes que sont la Chambre de Commerce, l'EPURES, les municipalités menaient des actions souvent séparées, ce qui nuisait à une bonne information mutuelle et à la valorisation maximale de leurs interventions. L'urgence des problèmes de reconversion ne permettait pas de se positionner ensemble dans l'avenir.

Depuis quelques mois cependant, il semble qu'apparaisse un réel souci de la part des collectivités locales de l'agglomération stéphanoise de coordonner leur action. Cette ambition se traduit principalement par trois positions :

- un souci constant de désenclavement de la région stéphanoise. Les élus locaux multiplient les démarches visant à demander l'amélioration des voies de communication existantes ainsi que la création de nouvelles voies.
- une volonté de coordonner les interventions des collectivités locales, ce qui permettrait de traiter globalement les problèmes de développement et d'aménagement du bassin d'emploi (réutilisation des friches, nouvelles zones d'activités et de logement, etc.).
- un rapprochement et une coopération active avec Lyon. La signature récente d'un protocole de concertation et de coopération entre les villes de Lyon et de Saint-Etienne concrétise la volonté d'établir avec la métropole lyonnaise des relations privilégiées.

II. LES RELATIONS AU DEPART DE SAINT-ETIENNE

Par rapport aux mutations qui viennent d'être décrites, les besoins en termes de desserte peuvent être replacés dans le cadre suivant :

1) Pour soutenir la reprise économique, nécessité de l'ouverture

Saint-Etienne ne peut se permettre de rester isolée, adossée au Massif Central ; elle a la volonté et la possibilité de jouer la carte de l'Europe ; elle ne peut le faire seule, mais uniquement dans le cadre d'une bonne intégration régionale.

2) Une nécessaire complémentarité avec Lyon

Les rapports avec Lyon ont cessé d'être conflictuels ; Saint-Etienne et Lyon sont complémentaires et doivent ensemble se donner les moyens d'améliorer les relations entre elles mais aussi avec les autres villes régionales : Lyon a besoin des 400 000 habitants de Saint-Etienne pour avoir le poids d'une ville internationale ainsi que du potentiel économique de toute cette région, comme Saint-Etienne a besoin de Lyon pour bénéficier de son rayonnement et de ses avantages de métropole.

Ce développement des relations ne doit pas aboutir à une dépendance de Saint-Etienne ou à sa "banlieurisation" par rapport à Lyon, mais ne peut se faire qu'en améliorant considérablement les liaisons : le développement de Saint-Etienne passe par une amélioration générale de son accessibilité et tout particulièrement par une très bonne desserte entre les deux pôles.

3) Une faible mobilité

La mobilité à longue distance des stéphanois est relativement faible. Compte tenu des données disponibles, il est possible d'étayer ce constat sur les liaisons avec Paris, pour lesquelles les trafics sont fiables. En nous limitant au mode ferroviaire, nous pouvons comparer entre eux les trafics de différentes villes de Rhône-Alpes avec Paris.

Un premier graphique illustre la faiblesse du trafic impliquant Saint-Etienne. A titre d'exemple, nous avons retenu les cinq villes suivantes : Annecy, Chambéry, Grenoble, Saint-Etienne et Valence. Si nous supposons, en première approximation, que les temps et distances ferroviaires qui les séparent de Paris sont sensiblement égaux, le trafic est alors fonction du potentiel d'émission ou d'attraction propre à chacune des agglomérations. Dans le cadre d'une approche simplifiée, il est légitime de prendre comme indicateur de ce potentiel la population de l'agglomération. Si l'on veut rester fidèle à la forme analytique "classique" des modèles gravitaires de génération de trafic, il est de bonne méthode de rechercher une liaison entre le trafic impliquant une agglomération et le logarithme de sa population. La forme de ce modèle gravitaire simplifié serait en effet la suivante :

$$T_i = K \cdot P^a / d^b \cdot t^c, \text{ où :}$$

T_i , représente le trafic impliquant la ville i ,
 P_i , est la population de la ville i ,
 d , figure la distance entre la ville i et Paris,
 t , est le temps de parcours entre la ville i et Paris.
 K , a , b et c sont des nombres réels constants qui spécifient le modèle.

puisque nous supposons que les distances et les temps de parcours sont constants, il vient :

$$T_i = K' \cdot P^a, \text{ soit :}$$

$$\log(T_i) = \log(K') + a \cdot \log(P).$$

Ce qui conduirait à une dépendance linéaire. Le schéma suivant trace les différents points correspondant aux cinq villes de la région Rhône-Alpes prises en compte. On constate que Saint-Etienne se trouve très en dessous de l'éventuel ajustement linéaire.

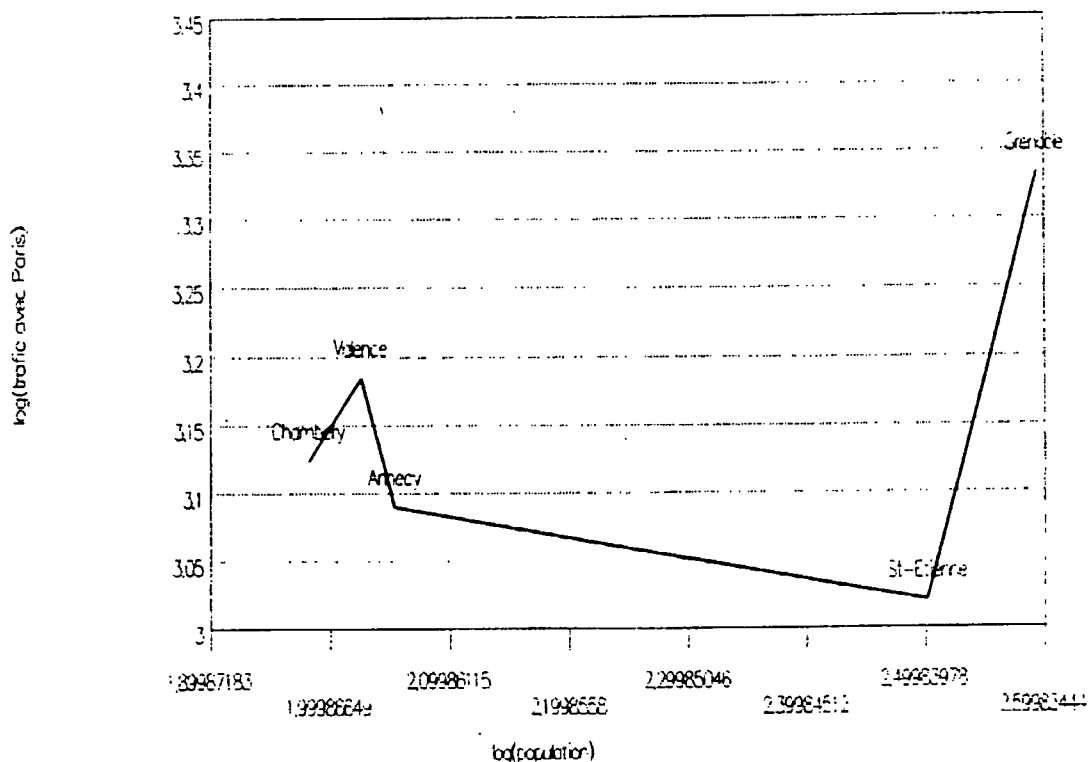
Afin d'obtenir une autre mesure de cette "sous" mobilité stéphanoise, nous pouvons tester un modèle de potentiel de trafic plus complet, tel que celui utilisé par le LET, dans une étude sur les TGV (10). La forme de ce modèle est la suivante :

$$T_i = K \cdot \text{POT}^{0,845} / d^{0,48} \cdot t^{1,23},$$

où POT est un indicateur de potentiel qui prend en compte la taille la richesse et le degré de tertiarisation des agglomérations.

10. Réseau TGV européen : potentiel de trafic 2015. D.BOUF, O.KLEIN, LET, janvier 1990.

Graphique n°1. Log (trafic ferroviaire avec Paris) en fonction du log de la population



Afin de tester la validité du modèle nous pouvons calculer pour chaque ville le rapport :

$$T_i \cdot d^{0,48} \cdot t^{1,23} / POT^{0,845}$$

qui doit être constant (égal à la constante K).

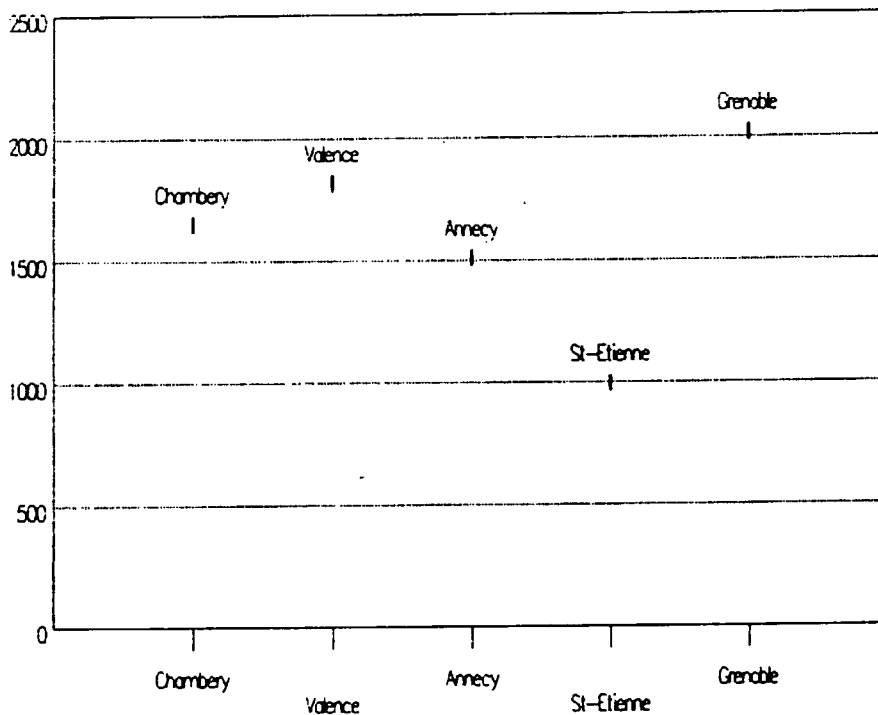
Le graphique suivant illustre de façon frappante l'infraction à la logique gravitaire que constitue Saint-Etienne.

Il faut néanmoins garder à l'esprit que ne sont pris en compte dans le cadre de cet exercice limité, ni la richesse, ni le degré de tertiarisation des villes considérées. La moindre mobilité stéphanoise peut donc résulter de particularités de l'agglomération au plan de ces facteurs. En vertu des interactions entre système de transport et système de localisation, la faible tertiarisation de Saint-Etienne peut, au moins en partie, résulter de la piètre accessibilité qui caractérise l'agglomération.

4) La nécessité d'une intervention rapide

L'urgence est telle que certaines grosses entreprises (DECOBECQ, Casino) auraient menacé de quitter les lieux en l'absence d'améliorations.

Graphique n°2 Test de la constance d'un modèle gravitaire de trafic vers Paris



Nous allons aborder maintenant l'analyse des différentes fonctionnalités que doivent assurer ces liaisons puis nous précisons les principales caractéristiques de l'offre de et ses insuffisances par mode de transport.

1. Les fonctionnalités et leurs évolutions

Entre Saint-Etienne et l'agglomération lyonnaise, l'analyse des échanges de biens et de personnes doit considérer plusieurs logiques de déplacement. En effet, sur cet itinéraire relativement court, coexistent des flux de nature bien différente. Nous espérons pouvoir faire apparaître quelques éléments explicatifs de leur dynamique, qui pourront éclairer utilement les choix à venir.

1.1 Desservir les bassins d'emplois : une fonction qui se renforce

Sur une liaison de cette longueur, il est inévitable qu'existe une quantité non négligeable de migrations quotidiennes domicile-travail, comme le montre le tableau n°2 suivant. Nous regrettons de ne pas disposer de chiffres plus récents par origine-destination sur la route, qui sont très difficiles à obtenir.

Deux éléments ont contribué à donner à ce type de déplacements entre les agglomérations stéphanoise et lyonnaise, ses caractéristiques actuelles. L'un est lié à un contexte général, l'autre est bien spécifique à l'évolution relative des deux cités.

D'une part, un mouvement global d'allongement des migrations domicile-travail résulte en France de plusieurs facteurs. Le développement de l'habitat péri-urbain constitue sans doute un facteur essentiel, ainsi que la spécialisation grandissante des différentes zones de chaque agglomération. Par ailleurs, l'élévation du niveau de vie

permet à une partie de la population d'accepter un emploi impliquant des voyages plus longs. L'augmentation de la mobilité de la main d'oeuvre et les problèmes de coordination avec l'emploi du conjoint peuvent être résolus par un trajet quotidien entre Lyon et Saint-Etienne. Enfin, il convient de mentionner sur un plan général les conséquences du déséquilibre du marché de l'emploi.

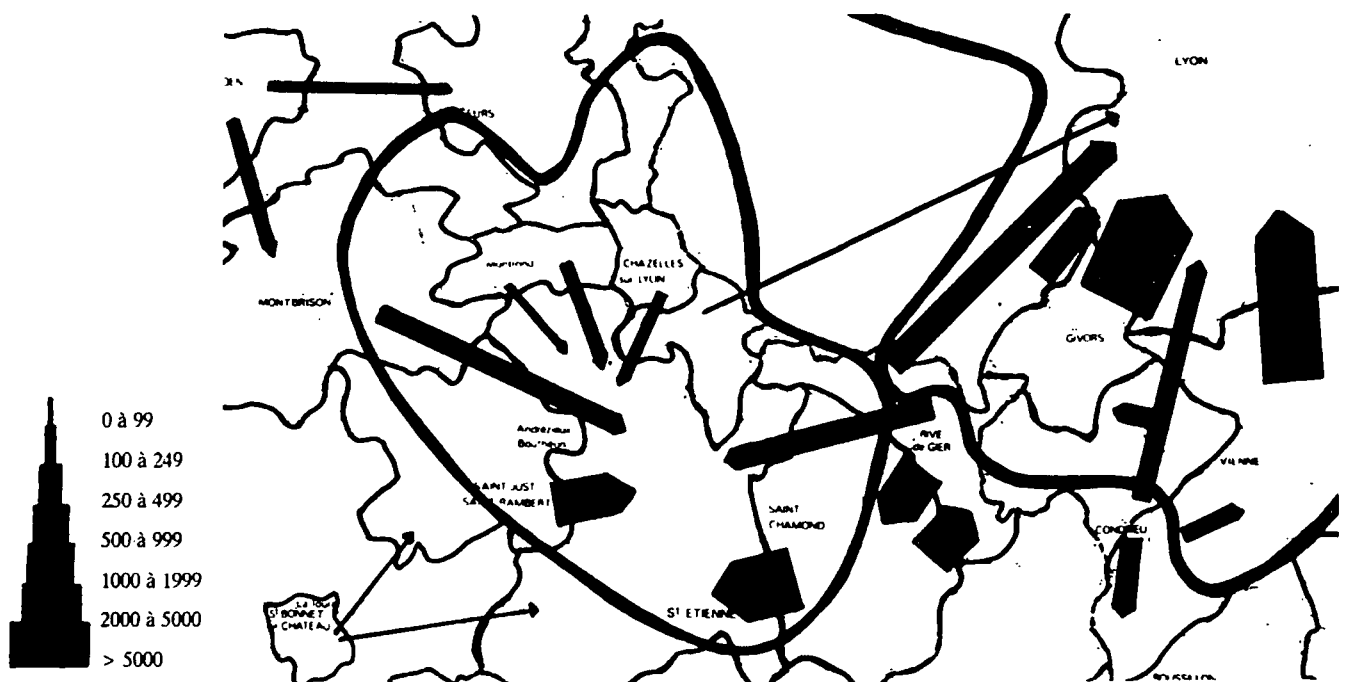
Tableau n° 1. Répartition des déplacements selon les motifs et par mode entre Saint-Etienne et Lyon (en %)

	Rail		Route	moyenne ensemble usagers
	1973	1983	1975	1975
Dom-Etudes	20,5	18,7	1,4	32
Dom-Travail	58,2	64,7	30,0	43
Affaires prof.	11,5	7,1	29,4	25
Affaires Perso.	9,7	9,5	39,0	

Source : Le chemin de fer et l'aménagement à l'échelle régionale : Stélyrail, un métro urbain, LIOGIER, Mémoire de DEA, 1988.

D'autre part, les quinze dernières années ont été marquées par une évolution bien différenciée de chacune des deux villes qui a des conséquences importantes sur les flux quotidiens de salariés gagnant leur lieu de travail. Saint-Etienne sort juste d'une crise profonde qui a affecté la quasi-totalité de ses secteurs d'activité. A Lyon, la crise des secteurs traditionnels a été amortie par le développement de secteurs plus dynamiques, dont les activités tertiaires. Cela a entraîné, comme l'illustre la carte des flux de déplacements entre zones de migrations alternantes, un déséquilibre entre les flux de stéphanois travaillant à Lyon, de plus en plus importants, et les flux en sens inverse.

Carte n° 1 - Flux de déplacements entre zones de migrations alternantes. DRE, 1982



Ces éléments mettent en évidence un recoupement des aires d'attraction, mais surtout un débordement du bassin d'emplois lyonnais sur l'agglomération du Forez. Assiste-t-on à une progressive transformation de cette dernière en banlieue de Lyon ? Afin de nuancer cette question, rappelons que Saint-Etienne semble désormais amorcer un mouvement de reprise économique. Toutefois la question du statut respectif des deux cités voisines se pose à propos de bien d'autres domaines que celui des déplacements. Elle nécessite de faire des choix stratégiques.

1.2 Faciliter les échanges marchands entre agglomérations

Deux cités voisines de cette importance ont entre elles des échanges marchands très intenses. Ceux-ci impliquent aussi bien des déplacements de marchandises que de personnes ou d'informations. D'un point de vue régional, ces échanges peuvent être analysés comme des éléments de renforcement de la cohésion de l'espace Rhône-Alpes. En outre, leur intensité est forcément liée au niveau d'activité des deux agglomérations.

Deux considérations éclairent les perspectives de ces échanges. La première concerne la dynamique lyonnaise visant à acquérir le statut de "ville internationale" ou, au moins, européenne. D'une part cette offensive veut s'appuyer sur une complémentarité des cités rhônalpines et dans ce cadre les collaborations entre Rhône et Loire doivent être encouragées. D'autre part, Saint-Etienne peut voir dans cette politique l'occasion d'accéder ainsi facilement au lieu de nombreuses activités d'envergures continentales que seules les Eurocités attirent. Il est facile d'imaginer qu'il en sera ainsi pour de nombreux services : financiers, accueil de congrès, etc..., mais également pour d'autres activités comme celles liées à la distribution et aux prestations logistiques pour ne citer que celles-là.

La seconde considération concerne la capacité de l'agglomération stéphanoise à capter une part du mouvement de déconcentration de certaines activités lyonnaises que nous croyons discerner aujourd'hui. En cas de réponse positive (et celle-ci dépend certainement pour une part des facilités de circulation des biens et des hommes), la question du statut respectif des deux concentrations urbaines est à nouveau posée mais de manière complexe. Dans le même temps, les relations Lyon-St-Etienne s'intensifieraient encore.

1.3 Connecter Saint-Etienne au reste de la région Rhône-Alpes

Une des spécificités de la liaison Saint-Etienne-Lyon est de jouer dans le même temps le rôle d'unique couloir de liaison entre Saint-Etienne et l'ensemble de la région Rhône-Alpes. Cette caractéristique géographique est encore accentuée par une concentration très importante de l'offre régionale de transport (par voies ferrées ou par autoroutes) sur l'étoile lyonnaise.

Cette situation a deux effets contradictoires : d'une part, pourvu qu'il puisse atteindre Lyon dans de bonnes conditions, le stéphanois accède ainsi à une offre de bonne qualité vers l'ensemble de la région ; d'autre part le passage obligé par Lyon le pénalise fortement par les ruptures de charge, les détours ou les encombrements qu'il implique.

Les solutions pour remédier à cette situation ne sont pas simples à mettre en oeuvre, ne serait-ce qu'à cause de la relative faiblesse et du caractère diffus du trafic de Saint-Etienne vers la région Rhône-Alpes si l'on excepte l'agglomération de Lyon. En effet, une étude récente réalisée par la société EUROMAR sur la mobilité à longue distance des stéphanois basée sur une enquête par sondage de juin 88 à mai 89, illustre bien que les plus forts déplacements se font sur l'axe Nord-Sud et que les autres directions sont peu fréquentées comme le montrent les chiffres suivants :

Tableau n° 2 Flux journaliers au départ de Saint-Etienne, tous modes

Axe PARIS	409
Axe PACA	203
Axe Languedoc	111
Axe Tarantaise	49
Nantes	44
Bordeaux	196
Lorraine	19
Alsace	31
Isère	77
Etranger	103
Vallée du Rhône	3

Par contre, pour les stéphanois, l'enjeu est de taille puisqu'il s'agit de se connecter à une région dont ils font déjà partie d'un point de vue administratif et qui est l'une des plus dynamiques de l'hexagone. Comme nous l'avons déjà vu, le centre de gravité de cette région se déplace assez nettement vers l'est rejetant Saint-Etienne à la périphérie de celle-ci. L'explosion de l'Est lyonnais et le développement de l'axe alpin Grenoble-Chambéry-Annecy-Genève sont des phénomènes suffisamment marqués pour que l'on veuille à éviter la marginalisation du Forez. Il y va encore une fois de la cohésion régionale.

1.4 Relier Saint-Etienne à la France et à l'Europe

Les relations de Saint-Etienne avec l'espace national ou européen passent également pour beaucoup d'entre elles par Lyon et son agglomération.

Concernant les transports terrestres, c'est encore la géographie qui impose sa réalité : le passage par Lyon est inévitable pour la totalité du quart nord-est de la France, l'Europe du nord, la Suisse et l'Italie. Mais la géographie n'explique pas tout. Ainsi l'électrification de la voie ferrée P.L.M. puis la mise en service du T.G.V. pour le chemin de fer et la construction de l'autoroute A 6 ont entraîné une massification des flux. Ce phénomène est classique lors de l'apparition de moyens modernes de déplacements. Ceci a provoqué une réorientation du trafic vers Paris sur l'axe bien équipé Lyon-Paris, au détriment de l'axe du Bourbonnais, par Moulin et Nevers. Le rôle de Lyon s'en est trouvé renforcé.

En mode aérien, l'aéroport de Bouthéon a pâti de ses installations peu performantes, de la forte concurrence du T.G.V. pour les relations avec Paris (qui représentent l'essentiel du potentiel de trafic de ce type d'aéroport), et de la proximité de Sa-tolas.

Dans un environnement général d'internationalisation de l'économie et de développement du tourisme entraînant un fort accroissement de la circulation des biens et des personnes, l'accès au noeud lyonnais reste donc primordial pour l'agglomération stéphanoise. La reprise de l'activité économique, et en particulier l'importance nouvelle qu'acquiert le secteur tertiaire, qui génère le plus de déplacements à longue distance, est un élément de dynamisme supplémentaire de la demande de transport de ou vers Saint-Etienne.

Dans ce contexte, on peut se demander si une telle agglomération, comptant plus de 400.000 habitants, ne peut pas prétendre à un certain nombre de services directs, évitant le transit par Lyon. La réponse à cette question doit être apportée avec pragmatisme. En effet, le mouvement de concentration des flux sur les axes les plus performants est un phénomène durable. A cet égard, Lyon semble vouée à attirer de plus en plus une offre de transport moderne (liaisons aériennes multiples, réseau

T.G.V...) dont Saint-Etienne a tout intérêt à profiter. Il convient par ailleurs de veiller à concrétiser les possibilités de relations au départ de Saint-Etienne quand elles existent car elles peuvent apporter des gains d'accessibilité non négligeables ainsi qu'un effet d'image positif.

En matière de localisation d'entreprises, de nombreuses enquêtes montrent que les considérations "transport" n'interviennent que rarement de manière directe dans le choix final. Par contre, il semble que l'absence de facilités jugées indispensables puisse éliminer dès le départ de la réflexion, certaines agglomérations ressenties comme trop enclavées.

2. Présentation générale de l'offre

Tableau n° 3 Présentation de l'offre globale de transport

	ST ET-LYON 59 kms.	ST ET. SATOLAS 86 kms.	ST ET.-PARIS 522 kms
Route :	Autocar 15 AR 1 h.30, 30 F.	Taxi classique 50 mn, 500 F. Taxi collectif 50 mn., 250 F. Minibus, 6 AR 1 h.30, 115 F.	V.P.* 5 h.30 783 F. + 90 F.péage
	V.P.* 45 mn., 90 F. mini	V.P.* 50 mn + Parking 135 F. + Parking	
FER	Stélyrail 27 AR 55 mn 38 F.	néant	TGV directs 3 AR 2 h.40 244 F. (h.creuse) **TGV en corres. 17 AR. 3 h.30 (maxi), 3 h.12 (mini)
AIR	néant	néant	Avion taxi 50 mn. 6 000 F. Air Inter 2 ou 3 AR 50 mn, 633 F.

* Pour la voiture, le calcul est effectué avec un prix minimum de 1,50F. du kilomètre, à moduler selon la cylindrée de la voiture, et avec une vitesse moyenne de 100.

** Ce temps comporte, outre les temps de parcours Saint-Etienne-Lyon et Lyon-Paris, le temps d'attente à Lyon;

Le Comité d'expansion de la Loire dans le "Bilan socio-économique de la Loire d'avril 1988 donne la présentation suivante des liaisons à partir de Saint-Etienne : elle est reliée à Lyon par une autoroute de 59 kms, par le train, par TGV, en 40 mn. ; elle est située à 86 kms. de l'aéroport international de Satolas et à 251 kms. de celui de Genève-Cointrin. Une liaison aérienne la relie directement à Paris en 50 mn. et le

TGV permet de joindre Paris (via Lyon) en 2 h.40, Marseille en 4 h.15, et Genève en 3 h.05.

Le "cordon ombilical" entre Lyon et Saint-Etienne existe bel et bien. Il se manifeste par les trafics les plus élevés au sein de la région : en 1986, 8100 déplacements par jours ouvrable en voiture particulière entre ces deux villes et dans les deux sens, la seconde liaison régionale étant celle entre Lyon et Grenoble (7060 déplacements). Les trafics ferroviaires sont également les plus importants de la région, quelle que soit l'estimation considérée. Celle du LET, en 1986, enregistre 2220 déplacements par jours ouvrables (toujours dans les deux sens) entre Lyon et Saint-Etienne (1330 entre Lyon et Grenoble). De son côté, la SNCF recense (tous trafics confondus, y compris ceux des TGV et des rapides sur des liaisons extrarégionales) 3928 déplacements par jour entre Lyon et Saint-Etienne (3568 entre Lyon et "Valence et autre", 1850 entre Lyon et Bourg, 1140 entre Lyon et Grenoble, toujours dans les deux sens).(11)

Nous présentons ici le fonctionnement de ces liaisons et le point de vue des usagers. Pour des raisons pratiques, nous traiterons le problème par mode de transport.

3. Diagnostic sur les liaisons routières : de grosses insuffisances

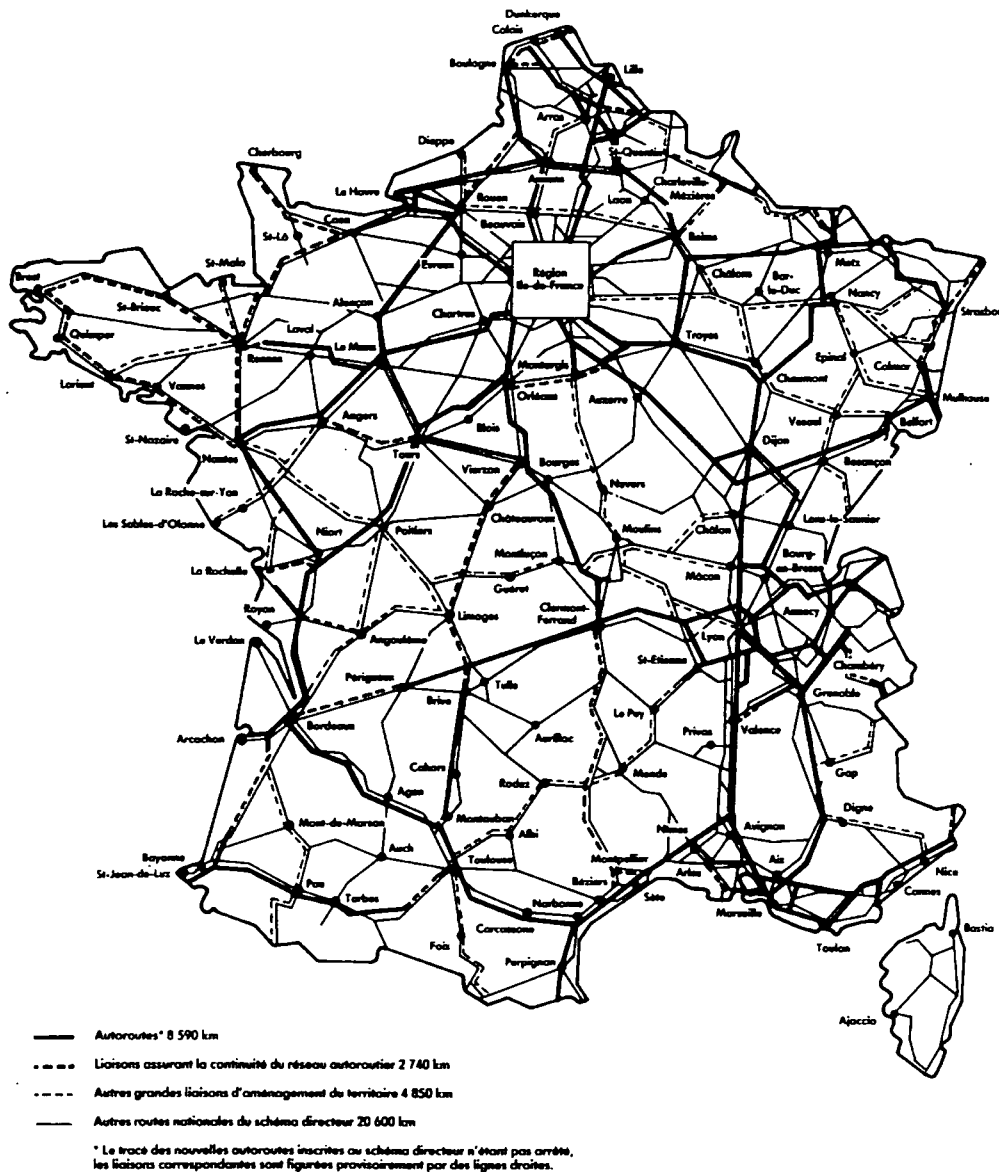
Au niveau du réseau, la situation de Saint-Etienne s'est considérablement améliorée depuis 1985. Avec la mise en service du dernier tronçon de l'autoroute A 72 Clermont-Ferrand-Thiers-Saint-Etienne, prolongeant en direction du Centre de la France l'autoroute A 47 qui la reliait déjà à Lyon et à la vallée du Rhône, Saint-Etienne se trouve sur un grand axe international. Cet axe, bientôt relié à l'Est avec l'autoroute A 46 aux autoroutes alpines, va se prolonger en direction de la côte Atlantique par l'autoroute Clermont-Bordeaux. Son raccordement récent au niveau de Clermont-Ferrand avec l'A 71 vers Orléans et Paris, puis la construction prévue d'une liaison autoroutière Vierzon-Tours-Angers/Le Mans achèvera un réseau où Saint-Etienne aura une place privilégiée, comme le montre la carte n°2.

Cependant, vue de Saint-Etienne, la liaison prévue Balbigny-Anse risque surtout d'avoir comme conséquence de repousser cet axe international Est-Ouest très au Nord de l'agglomération sans beaucoup de bénéfices pour elle. Les stéphanois se sentent court-circuités. Pour nuancer ce jugement, il convient de remarquer que ce projet leur offre une possibilité de gagner la plaine de Saône en évitant complètement les encombrements lyonnais (pour peu qu'un accès commode depuis Saint-Etienne soit aménagé).

Dans l'immédiat, beaucoup de problèmes restent entiers pour les déplacements entre Saint-Etienne et les autres villes régionales et il semble qu'il n'y ait jamais eu jusqu'à un passé récent de vision globale du problème, et que les actions ont souvent manqué de cohérence. Examinons les différentes liaisons au départ du pôle stéphanois.

11. Michel Le Nir, Jean-Louis Routhier, Sylvic Thibaud : le transport régional inter-cités en Rhône-Alpes, rapport de synthèse, sous la direction de Alain Bonnafous, LET, Mars 1989, 26 p., pp. 15 et 17

Carte n° 2 Réseau autoroutier accessible de Saint-Etienne



3.1. L'autoroute Lyon-Saint-Etienne : jusqu'à quand l'asphyxie ?

Cette autoroute ancienne ne répond pas aux normes techniques habituellement en vigueur au plan national. Elle est cependant le passage obligé vers Lyon et la plupart des autres villes régionales. Certes, elle est gratuite, mais les bouchons y sont presque aussi célèbres que celui du tunnel de Fourvière, en particulier celui de Saint-Chamond qui devrait bientôt disparaître. Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, les deux partenaires ont convenu de la nécessité d'une amélioration de la liaison mais seul le contournement de Saint-Chamond bénéficie d'un financement. Pourtant, l'ampleur du problème appellerait des choix pour lesquels aucune décision n'est prise. Faut-il élargir l'autoroute existante ? la doubler d'une véritable autoroute, ou se contenter d'améliorations ponctuelles comme à Saint-Chamond aujourd'hui, à Givors demain ?

Le trafic moyen en véhicule jour dans les deux sens est passé de 31 491 à l'entrée ouest de Saint-Chamond en 1979 à 33 000 en 1984 (soit un accroissement de 5 %), pour arriver au chiffre de 46 484 en 1986, ce qui correspond à un accroissement

de trafic de 42 % en deux ans, on assiste donc à une véritable accélération. Entre 1979 et 1987, on observe également une explosion du trafic à Givors avec 36 % d'augmentation (passant de 27 500 véhicules à 37 072). La situation est critique puisqu'on approche de la saturation tout le long de l'itinéraire et l'enjeu pour Saint-Etienne est important pour le développement des activités économiques comme pour l'amélioration des conditions de vie des habitants. Le prolongement de l'A 45 a été apparemment abandonné, puisqu'il n'est pas inscrit au Schéma Directeur National Routier. Il paraissait être une solution radicale pour doubler l'itinéraire de la vallée du Gier.

Comme il nous a été dit, une autre attente subsiste en ce qui concerne l'accès à Saint-Etienne : "la rocade Ouest de Saint-Etienne n'a jamais été finie car on attend un financement de l'Etat"!

3.2. Vers Grenoble, Chambéry, Annecy et Genève : contourner l'obstacle.

Venant de l'extrémité ouest de la région, les stéphanois sont obligés de passer par Lyon pour gagner les principales villes rhônalpines. Ils se heurtent alors aux encombrements du Périphérique, passage obligé vers les autoroutes alpines (A 42 et A 43). Ils attendent beaucoup du contournement Est de Lyon. Cependant le raccordement à Givors leur paraît très problématique à cause du goulot d'étranglement physique tel, qu'il provoquera inmanquablement des bouchons. Les cartes suivantes montrent les liaisons actuelles et futures reliant Saint-Etienne aux principales villes régionales et à Satolas.

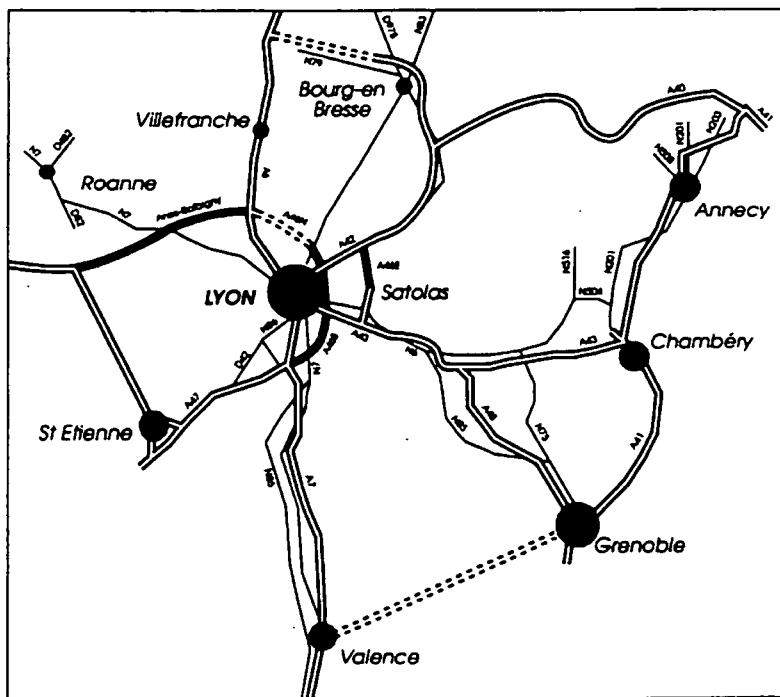
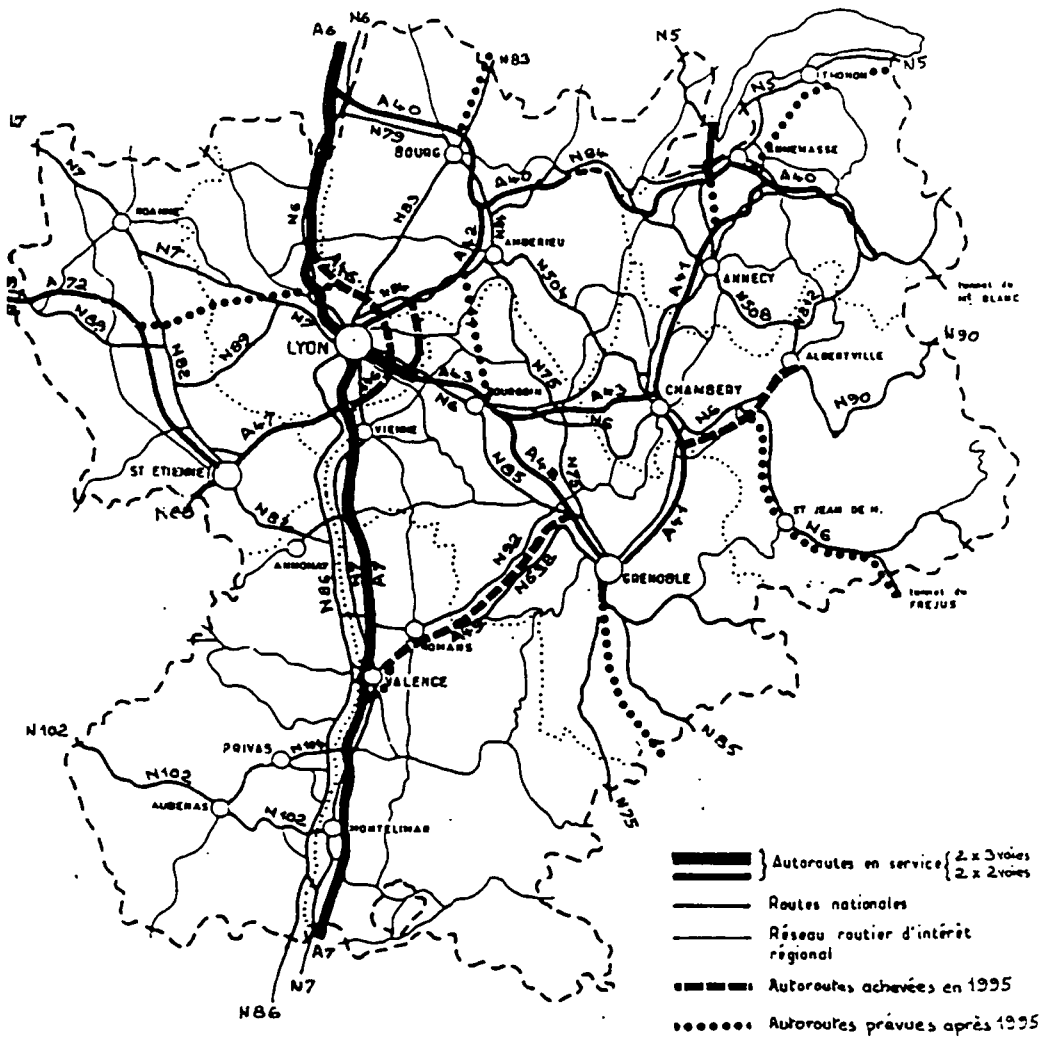
3.3. Vers le Sud : l'appel de la République.

Pour se rendre vers le Sud (Marseille via Valence), bon nombre de véhicules remontent jusqu'à Givors afin de rejoindre la vallée du Rhône augmentant d'autant les difficultés évoquées plus haut. Le plus court serait évidemment d'emprunter le col de la République, dont le passage pourrait être mis à 2 fois 2 voies sur la majeure partie de l'itinéraire.

Cette description montre à l'évidence que beaucoup d'améliorations pourraient être apportées sur un plan technique, mais qu'il faut se donner les moyens proportionnés aux enjeux. Or, la plupart des responsables locaux rencontrés s'accordent pour nous dire que "vendre Saint-Etienne" à des investisseurs, des entrepreneurs n'est vraiment pas chose facile avec les liaisons existantes. "On leur donne rendez-vous à des heures creuses la première fois pour ne pas décourager en leur évitant les embouteillages, mais ils comprennent vite au deuxième ou troisième rendez-vous". La concurrence est forte actuellement même avec de plus petites villes. Ainsi, le responsable du groupe SKF, que nous avons eu l'occasion de rencontrer à Chambéry lors d'une précédente étude, nous a avoué que le choix de délocalisation de son entreprise alors à Sur-esnes, dans le cadre de la décentralisation, devait se faire entre Chambéry et Saint-Chamond... et que personne n'a hésité à venir à Chambéry, pourtant une petite ville par rapport à l'agglomération stéphanoise mais dont la situation sur des grands axes bien desservis ne fait pas de doute. S'il est difficile de prouver l'impact direct d'une autoroute sur la localisation des activités, une bonne accessibilité du site est indispensable.

Les cartes ci-après montrent les infrastructures permettant la liaison entre les villes de la région Rhône-Alpes, la première, issue d'un document de la DRE, donne le panorama de toute la région ; la deuxième présente les projets autoroutiers à réaliser rapidement pour améliorer l'accès à Satolas (parue dans un document de l'AGURCO : Satolas, ville internationale, fév.90) sur laquelle la liaison A46 Sud doit permettre de gagner 10 minutes sur l'accès à Saint-Etienne.

Carte n° 3 Infrastructures routières en Rhône-Alpes

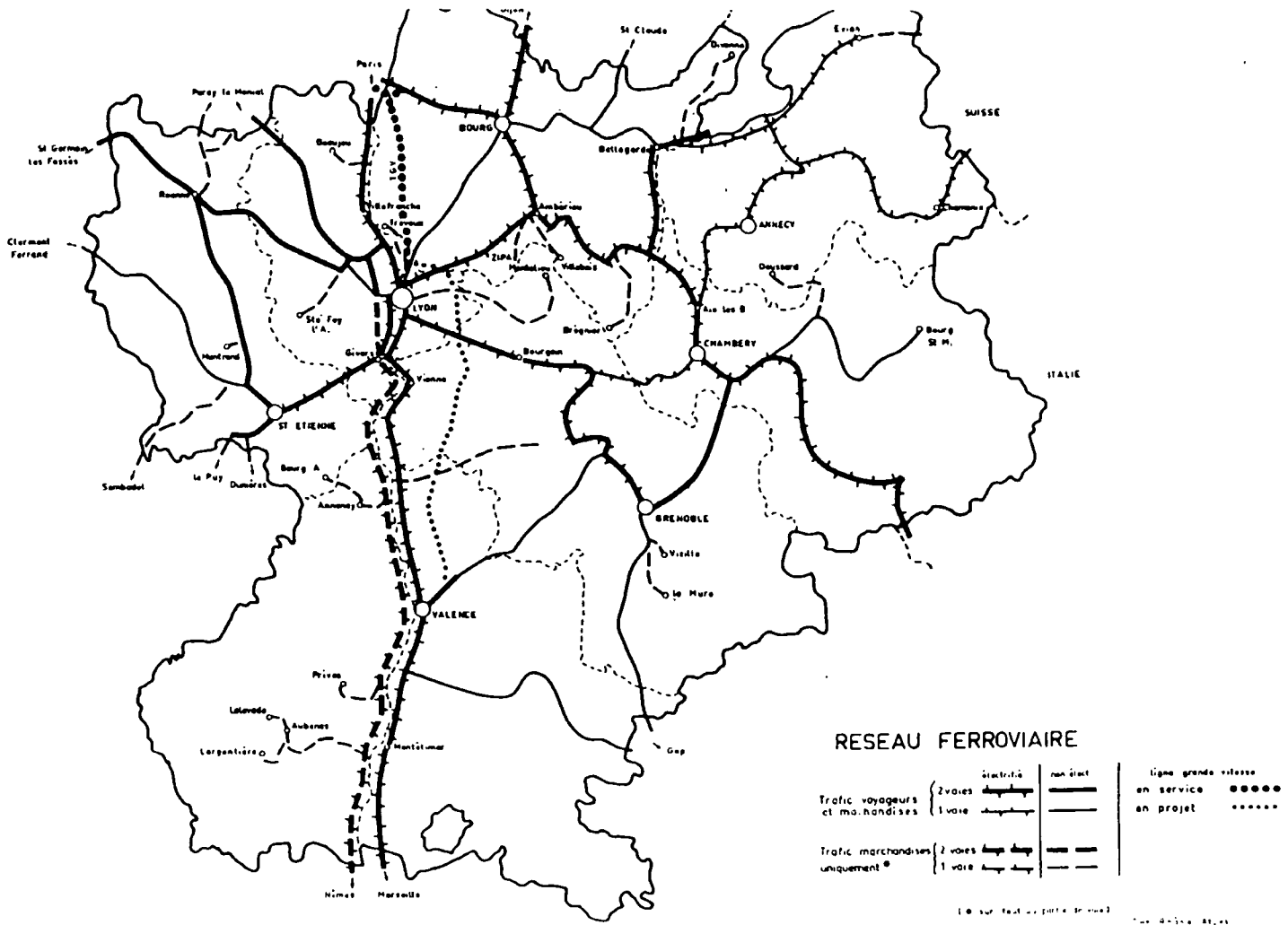


projet autoroutier

4. Diagnostic sur la liaison ferroviaire : Lyon, point de passage obligé

Située en bordure du Massif Central, Saint-Etienne est un peu à l'écart des grands axes ferroviaires nationaux. C'est néanmoins un noeud d'importance moyenne au carrefour de trois lignes, vers la vallée du Rhône et Lyon, vers le Puy et vers Clermont/Roanne. En fait, pour la grande majorité des destinations le passage par Lyon est inévitable. De manière comparable à ce qui se passe pour les accès routiers, les stéphanois bénéficient ainsi d'une offre ferroviaire remarquable, mais en contrepartie, souffrent de la nécessité d'une correspondance, comme le montre la carte suivante :

Carte n° 4. Le réseau ferroviaire



Source : DRE, Lyon

4.1. STELYRAIL : un potentiel à renforcer

La mise en place de Stelyrail en 1976 était un grand pas dans l'amélioration de la desserte ferroviaire avec Lyon, avec une cadence très élevée, de 59 trains par jour, les deux sens confondus. Cependant, l'amélioration a porté principalement sur les horaires.

Une double vocation qui pose problème.

Actuellement, ce service a une double vocation de desserte de banlieue et de liaison inter-cités. En outre, par le jeu des correspondances avec le TGV, elle assure une part des liaisons avec la capitale. Or les exigences des différentes clientèles sont difficilement conciliables. De l'avis de tous, le matériel est mal entretenu, inconfortable sur cette ligne. Véritable train de banlieue faisant du cabotage, ses performances sont insuffisantes pour assurer les liaisons ville-à-ville. Ces défauts constituent un réel obstacle à l'image de marque de l'agglomération pour attirer d'éventuels chefs d'entreprises ou clients des dites entreprises. En outre, le paysage que l'on découvre le long de ce parcours contribue à dégrader l'opinion que se fait le voyageur de la qualité de vie que l'on peut trouver dans la région.

Un mode de conventionnement qui se cherche.

On ne peut suggérer des améliorations sans prendre en compte le mode de gestion de ce service.

Il existe depuis 1976 un conventionnement qui repose sur une entente entre les départements de la Loire et du Rhône et qui a connu quelques modifications depuis. En 1976, il existait de fait un double conventionnement :

- l'un pour l'acquisition de matériel, auquel participaient les deux départements mais aussi la région (cette dernière pour un tiers, soutenant ainsi l'une des premières expériences de conventionnement ferroviaire).
- l'autre pour l'exploitation, réparti entre les départements et la SNCF qui entraînait une gestion de la liaison avec partage des gains comme des pertes entre les contractants. Cependant, la SNCF, pour cette ligne qu'elle a déclarée omnibus, a reçu une subvention de l'Etat, conformément au Contrat de Plan entre l'Etat et la SNCF dès 1983.

En 1986, une modification importante de la convention est intervenue :

- il est défini un niveau de service de référence correspondant à celui de l'année 1986, pour lequel la SNCF reçoit une dotation annuelle de 28 millions de francs de la part de l'Etat afin d'équilibrer le service
- par rapport à ce niveau de référence, toute amélioration du service (horaire ou capacité) est à la charge des deux départements. De la même manière les gains supplémentaires reviennent aux départements de la Loire et du Rhône qui, seuls, sont intéressés aux bénéfices. On peut regretter que l'exploitant ne soit pas davantage motivé par les résultats obtenus.

Il manque une véritable liaison inter-cité

Si la ligne a été déficitaire jusqu'en 1986, elle dégage actuellement, d'après la SNCF, un bénéfice non négligeable qui pourrait atteindre 5 à 10 millions de francs. Mais, si la liaison est un succès en ce qui concerne les résultats d'exploitation, elle reste décevante dans sa fonctionnalité inter-cités.

En dépit de la croissance que connaît le trafic depuis dix ans, Stelyrail capte une part relativement faible des déplacements en termes de mode. En effet, la voiture particulière reste majoritaire et représente encore 80% des déplacements effectués sur la liaison. Cette faible compétitivité relative du rail s'expliquerait en partie par un

manque d'attractivité du service offert par rapport aux déplacements de ville à ville. Notamment, le nombre trop faible de services directs disqualifie la liaison ferrée. Si l'on consulte les horaires, on constate en effet que sur trente cinq trains journaliers, seuls six d'entre eux sont directs, dont trois TGV à destination de Paris et le temps de parcours varie de 42 minutes (TGV) à 1h10 par omnibus.

Ainsi le service offert par Stélyrail semble beaucoup plus adapté aux déplacements des migrants quotidiens (domicile-travail) qu'à la fonctionnalité intercity. Une amélioration de la prestation dans ce sens serait susceptible d'accroître l'attractivité du rail sur l'intercity. Cette liaison sera présentée plus en détail dans le chapitre III.

Dans le cadre d'améliorations à apporter à la liaison, il semble important de souligner que la région pourrait au même titre que les deux départements intervenir. En effet, suite à la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs), qui donne en 1982 aux régions une compétence transport, la région Rhône-Alpes a défini son champ d'intervention comme étant celui des relations intercitys. Or, la liaison Saint-Etienne-Lyon rentre partiellement dans ce cadre puisque d'après les comptages effectués par la SNCF en Octobre 1989, environ la moitié des voyageurs recensés par jour parcourent le trajet entier.

Une amélioration semble d'autant plus urgente que la liaison Saint-Etienne-Lyon est proche de la saturation sur le plan routier et qu'elle constitue un point de passage obligé sur le plan ferroviaire.

4.2. De Paris jusqu'à Saint-Etienne par le TGV

Grâce à Stélyrail, Saint-Etienne a la chance par rapport aux autres villes de la région, d'accéder à tous les TGV qui relient Lyon à Paris et de bénéficier d'une fréquence exceptionnellement élevée. La contrepartie de cet avantage est que lorsque l'usager a parcouru Paris-Lyon en deux heures de TGV, il lui est dur de parcourir les 59 kms. restants en 55 mn. (temps moyen) et il ressent mal le choc du transfert dans des compartiments inconfortables. Contrairement à ce qu'annonce la publicité, les correspondances ne se font pas toujours de quai à quai et il y a souvent 15 mn. d'attente. Actuellement, trois TGV par jour vont jusqu'à Saint-Etienne. Un quatrième est envisagé pour 1991.

Est-il possible d'améliorer cette desserte ? A cette question la SNCF trouve un alibi de taille : un stéphanois paie le même prix pour se rendre à Paris qu'un lyonnais. La portion Saint-Etienne-Lyon est gratuite. Il n'est donc pas pensable d'améliorer un service qui ne rapporte rien. Les usagers quant à eux (qui sont dans la majorité des cas une clientèle "affaire") se disent prêts à payer le service s'il est de qualité. C'est pour eux une priorité pour une politique régionale. Y a-t-il vraiment eu des discussions dans ce sens avec la SNCF ? Compte tenu de la croissance probable des déplacements des stéphanois vers Paris (+ 2,6 % entre 1988 et 1989) le problème doit être traité rapidement.

4.3. De Saint-Etienne vers les autres villes régionales : à Lyon, tout le monde descend !

Comme pour se rendre à Paris, les stéphanois doivent passer par Lyon pour rejoindre toutes les villes de l'Est et du Nord et même celles du Sud-Est, comme l'on peut le voir sur la carte n°4.

Valence, Marseille et Nice : le détour inutile

Habituellement, cinq trains par jour permettent la liaison. En moyenne, il faut 81 minutes depuis le départ de Saint-Etienne jusqu'au départ de la correspondance à Lyon. Ce qui, compte tenu des 55 minutes de trajet pour Lyon, représente une demi-heure d'attente en gare. Pour rejoindre Valence, ville proche, ces temps de parcours

sont évidemment dissuasifs. L'utilisateur perd son temps et son argent en remontant au nord pour ensuite descendre plein sud. Une bonne desserte de la gare de Valence par cars pourrait dans ce cas être une solution.

Saint-Etienne-Bellegarde-Genève

C'est le même cas de figure que le précédent, même nombre de trains, même temps d'attente, seul l'itinéraire est plus logique.

La lecture des horaires pour ces deux types de liaison indique que la correspondance n'est pas toujours assurée par la SNCF lorsqu'il y a un écart d'une heure entre le départ de Saint-Etienne et celui de Lyon, ce qui tenterait à prouver que Stélyrail peut mettre plus d'une heure et que les horaires ne sont plus fiables. Avec cinq trains par jour, on ne peut considérer la liaison comme bonne.

Saint-Etienne-Chambéry et Grenoble

La liaison pour Chambéry ressemble aux deux précédentes avec cinq trains par jour mais les correspondances varient entre 5 et 35 minutes suivant le moment de la journée. Grenoble est plus accessible avec 8 trains par jour et le même type de correspondance.

Tableau n°4 Les temps d'attente en correspondance à Lyon (en minutes)

	Paris	Chambéry	Grenoble	Valence	Annecy	Macon
Part-Dieu						
moyenne	22	21	27	18	37	29
maxi	39	30	34	45	55	52
mini	07	12	17	07	23	09
Perrache						
moyenne	23	22	25	21	38	26
maxi	42	45	41	46	55	44
mini	10	10	10	08	24	10

Source : horaires SNCF 1990

5. Diagnostic sur les liaisons aériennes

Saint-Etienne possède un aéroport situé à quinze km. du centre ville et facilement accessible par autoroute. L'aéroport de Saint-Etienne-Bouthéon dessert également les villes de Feurs et Andrézieux où il existe de nombreuses implantations industrielles nouvelles, principalement des PME, PMI pour lesquelles la présence de l'aéroport est considérée comme une nécessité économique. Après agrandissement de la piste, l'aéroport a été ouvert à Air Inter pour accueillir les vols moyen-courriers. Le trafic pour l'année 1989 a été évalué par Air-Inter à 80000 passagers, dont 68500 sur la liaison avec Paris. En déclin pendant quatre ans, le trafic a connu une croissance de 4 % en 1989 par rapport à 1988. Cependant, le déficit de l'aéroport est de 2 millions de francs par an, supporté par la Chambre de Commerce.

Deux lignes régulières permettent de gagner Paris et Toulouse au départ de Saint-Etienne-Bouthéon.

Il faut rappeler la proximité de l'aéroport international de Satolas à une heure de route de Saint-Etienne qui lui permet d'être reliée à la plupart des villes d'Europe.

5.1. Saint-Etienne-Paris

La liaison avec Paris existe depuis 20 ans. La ligne est affrétée par Air-Inter. Une caravelle de 114 sièges dont le taux d'occupation est de 52 % sera bientôt remplacée par un boeing 737 de 140 sièges. 69 % de la clientèle est une clientèle d'affaire et il y a une dissymétrie au profit de Paris vers Saint-Etienne (48 %, contre 42 % dans l'autre sens). Cette clientèle est exigeante et trouve le matériel vétuste, surtout depuis qu'il existe une véritable concurrence avec le TGV. Le taux d'occupation de 52 % ne permet pas actuellement un équilibre financier (il le serait avec un taux de 53,54 %). Le tableau ci-après présente les treize liaisons hebdomadaires (y compris le préacheminement par navette routière) :

Tableau n°5 Desserte aérienne avec Saint-Etienne

Navette routière et vols Air Inter

Horaire valable du 27 mars au 29 octobre 1988

ST-ETIENNE - PARIS ORLY

Ville (Chateauxraux)	L	M	M	J	V	Aéroport St-Etienne	Arrivée Orly	Vala- ble
06h05	●	●	●	●	●	06h40	07h30	A
11h45			●	●	●	12h30	13h20	B
17h45	●	●	●	●	●	18h30	19h20	A

PARIS-ORLY - ST-ETIENNE

Paris Orly Ouest	St-Etienne Bouthéon	L	M	M	J	V	St-Etienne Chavanele	Vala- ble
08h05	08h55	●	●	●	●	●	09h20	A
14h05	14h55			●	●	●	15h20	B
19h55	20h45	●	●	●	●	●	21h10	A

Trois aller-retours quotidiens permettent les séjours d'une demi-journée ou d'une journée complète dans chaque ville. Dans le sens Saint-Etienne-Paris, l'horaire le matin a été calculé par Air-Inter afin de minimiser le temps de déplacement et de concurrencer en cela le TGV. D'après les usagers, le fait d'arriver à 7h.30 à Orly n'est pas un avantage dans la mesure où il est difficile d'obtenir des rendez-vous avant 10h. à Paris. De la même manière le retour du soir sur Saint-Etienne est jugé trop tardif. Dans l'ensemble l'horaire favorise plutôt les déplacements de parisiens à Saint-Etienne que l'inverse.

5.2. Concurrence de Satolas et d'Orly pour l'accès aux autres métropoles françaises.

Sur 66 000 départs vendus par Air-Inter en 1989 (Loire et Haute Loire), 29 000 concernent des voyages Saint-Etienne-Paris, 9 900 Lyon-Paris, et 27 300 autres dont une bonne part à destination de la Bretagne par Paris.

La liaison hebdomadaire avec Toulouse, avec un petit appareil, absorbe 3900 passagers par an. La ligne est également affrétée.

Satolas joue actuellement un rôle important pour la desserte du Sud et de l'Est de la France, Orly étant mieux placé pour le quart Nord-Ouest.

5.3. Concurrence de Satolas et des aéroports de Paris pour le trafic international.

Compte-tenu du changement d'aéroport à Paris, il est plus facile pour les Stéphanois de prendre l'avion à Satolas pour se rendre dans la plupart des capitales européennes. Pour l'intercontinental, Roissy reste le point de passage obligé.

5.4. Liaison Saint-Etienne-Satolas : la suprématie des taxis encouragée par la municipalité

Ce qui précède montre que Satolas joue un rôle prépondérant dans la desserte de Saint-Etienne, pour le national et l'international. L'accès à cet aéroport doit être facile.

Actuellement, il est possible de rejoindre Satolas en voiture particulière en 50 minutes lorsqu'il n'y a pas de bouchons. Le contournement Est de Lyon est très attendu puisqu'il permettra un raccordement à Givors. Cependant le problème de stationnement pendant les travaux actuels de la gare TGV à Satolas joue en faveur des transports en commun. Un service de taxi collectif fonctionne, au départ du centre, pour un tarif de 250 F. Le tarif d'un taxi traditionnel peut atteindre 500 F. Aucune desserte en transport en commun pratique n'existe (il faudrait prendre le train puis le car de l'aéroport, ce qui mènerait le temps de trajet d'approche à 2 heures). Enfin, un service de navette a débuté à l'automne 1989.

Ce service de navette en minibus est né de l'initiative privée, la Société Europe-Limousine dont le fonctionnement sur autoroute a été autorisé par le Conseil Général pour un an. Il fonctionne avec une fréquence de six aller-retours quotidiens et dessert également Saint-Chamond et Rive de Gier pour un prix de 115 F. (au départ de Saint-Etienne), 100 F. à partir de Saint-Chamond et 85 F. à partir de Rive de Gier. Le temps de parcours est de une heure à une heure dix. Le tableau ci-après donne les horaires actuels.

Le développement est spectaculaire puisque de 52 clients en décembre, la charge est passée à 155 en Janvier et à 201 en Mars, ce qui représente 2 clients par navette, l'équilibre serait à 2,4.

Plusieurs aspects de la mise en place de ce service nous ont étonnés. La demande d'accès au centre ville par Europe-Limousine déposée auprès de la municipalité a été rejetée semble-t-il pour éviter un conflit avec les taxis. Le départ excentré est certainement préjudiciable au développement de ce trafic, pourtant moins coûteux et plus efficace que toutes les solutions alternatives. Une réelle prise en compte des intérêts de Saint-Etienne devrait amener à revoir cette position rapidement, d'autant que la fréquence pourrait considérablement être augmentée en fonction des résultats.

Tableau n°6 Horaire des navettes Saint-Etienne -Satolas :

AU DEPART DE SAINT-ETIENNE POUR LYON-SATOLAS DU LUNDI AU VENDREDI

SAINT-ETIENNE ROND-POINT	SAINT-CHAMOND ANTAR - R.N. 88	RIVE-DE-GIER GARE S.N.C.F.	LYON-SATOLAS INTERNAT. - NATIONAL
05 h 10	05 h 30	05 h 40	06 h 30 - 06 h 35
06 h 40	07 h 00	07 h 10	08 h 00 - 08 h 05
10 h 10	10 h 30	10 h 40	11 h 30 - 11 h 35
16 h 10	16 h 30	16 h 40	17 h 30 - 17 h 35
17 h 25	17 h 45	17 h 55	18 h 45 - 18 h 50
19 h 50	20 h 10	20 h 20	21 h 10 - 21 h 15

LE SAMEDI

06 h 10	06 h 30	06 h 40	07 h 30 - 07 h 35
10 h 10	10 h 30	10 h 40	11 h 30 - 11 h 35

LIEU DE DEPART ET DE PASSAGES

SAINT-ETIENNE : ROND-POINT DE L'EUROPE - FACE MAGASIN "HONDA".

SAINT-CHAMOND : STATION ANTAR - R.N. 88.

RIVE-DE-GIER : GARE S.N.C.F.

AEROPORT DE LYON-SATOLAS : VOLS INTERNATIONAUX : BLOC "4",
VOLS NATIONAUX : BLOC "3".

Réserver votre billet en téléphonant au : **77.93.52.47.**

Possibilité de liaisons supplémentaires en période estivale.

AU DEPART DE LYON-SATOLAS POUR RIVE-DE-GIER/SAINT-CHAMOND/SAINT-ETIENNE DU LUNDI AU VENDREDI

LYON-SATOLAS INTERNAT. - NATIONAL	RIVE-DE-GIER GARE S.N.C.F.	SAINT-CHAMOND TOTAL - R.N. 88	SAINT-ETIENNE ROND-POINT
08 h 10 - 08 h 15	09 h 05	09 h 15	09 h 35
09 h 25 - 09 h 30	10 h 20	10 h 30	10 h 50
11 h 40 - 11 h 45	12 h 35	12 h 45	13 h 05
17 h 55 - 18 h 00	18 h 50	19 h 00	19 h 20
19 h 25 - 19 h 30	20 h 20	20 h 30	20 h 50
22 h 25 - 22 h 30	23 h 20	23 h 30	23 h 50

LE SAMEDI

08 h 10 - 08 h 15	09 h 05	09 h 15	09 h 35
14 h 25 - 14 h 30	15 h 20	15 h 30	15 h 50

TARIF EN VIGUEUR

SATOLAS-SAINT-ETIENNE : Le trajet : 115 F par personne

SATOLAS-SAINT-CHAMOND : Le trajet : 100 F par personne

SATOLAS-RIVE-DE-GIER : Le trajet : 85 F par personne

Prix identique pour le trajet inverse.

POINTS DE VENTE DES BILLETS

Aéroport de Lyon-Satolas : AGENCE "RENDEZ-VOUS PROTRAVEL".

Saint-Etienne/Saint-Chamond/Rive-de-Gier : VOTRE AGENCE DE VOYAGES.

A votre montée dans le minibus, auprès du chauffeur.

MODES DE PAIEMENTS ACCEPTES

ESPECES - CHEQUES - CARTES DE CREDITS : "VISA",
"MASTER-CARD", AMERICAN-EXPRESS, "DINERS".

Réserver votre billet en téléphonant au : **77.93.52.47.**

Quel avenir pour l'aéroport de Saint-Etienne ?

On peut se poser d'ores et déjà la question de l'opportunité d'un aéroport à Saint-Etienne et du rôle qu'il peut jouer.

A notre demande Monsieur BELOTTI, ancien pilote à Air-France et Consultant au CRETEL (Centre de Recherche en Economie des Transports et en Etude de la Logistique) a bien voulu faire une expertise prospective sur la desserte aérienne de Saint-Etienne. Il remarque pour la liaison avec Paris, que plusieurs éléments militent en faveur du développement de la plate-forme de Bouthéon :

- "les estimations des experts qui s'accordent sur le fait que les plate-formes régionales ont un développement certain.

- les facteurs attractifs de l'avion :

* il existe un certain nombre d'adeptes de l'avion qui resteront fidèles à ce mode de transport, indépendamment de la concurrence des autres modes.

* la fréquence des vols est (ou sera) plus élevée que celle des horaires de la SNCF à destination de la capitale.

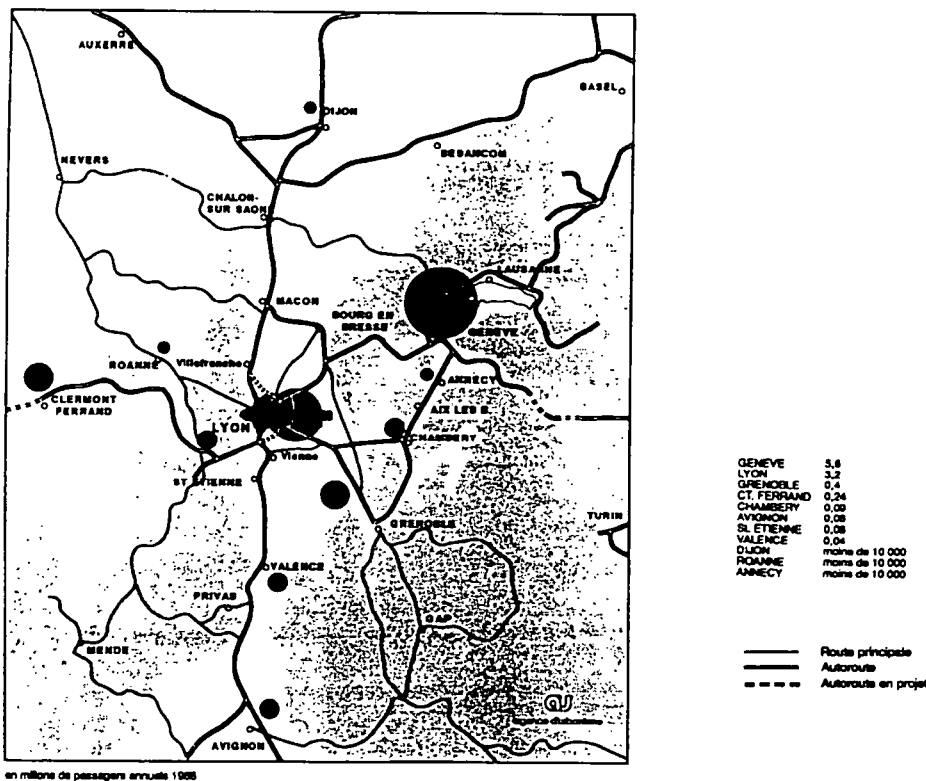
* un certain nombre d'hommes d'affaires seront de plus en plus intéressés par les escales d'Orly ou de Roissy, plus proches de leur destination finale que ne le sont les gares parisiennes. En effet, Orly et Roissy sont situés sur des axes le long desquels se développent depuis quelques années de nombreuses implantations industrielles, commerciales et de service employant déjà des milliers de personnes.

* les compagnies et les aéroports font de plus en plus d'efforts pour fournir aux passagers, des modes de transport leur permettant de rejoindre différents points de Paris dans des conditions de coût et de durée très satisfaisantes.

Des projets de liaisons rapides entre Roissy et Orly devraient prochainement voir le jour."

Mais au delà de la liaison avec Paris, pour laquelle le rôle de Saint-Etienne-Bouthéon paraît clair, la question de l'avenir d'une plate-forme aérienne à Saint-Etienne doit être envisagée dans un cadre régional. En effet, le marché aérien européen est actuellement dans une phase de mutations accélérées due à une croissance importante et prolongée du trafic d'une part, et à un environnement institutionnel en rapide évolution d'autre part (perspective de marché unique de la C.E.E.). Monsieur Belotti constate alors un mouvement de restructuration des réseaux de lignes aériennes avec l'émergence progressive de quelques "hubs" d'envergure continentale (12). L'intérêt d'être l'un de ces "hubs" est qu'en captant une part importante de trafic en simple correspondance, ceux-ci bénéficient d'une desserte bien plus étoffée que celle à laquelle ils pourraient prétendre au regard de leur capacité d'émission et de réception de trafic.

L'enjeu de ces évolutions pour l'ensemble de la région Rhône-Alpes est alors simple : Satolas deviendra-t-il une plaque tournante donnant accès à l'Europe entière avec de bonnes fréquences ou sera-t-il à terme un aéroport de seconde zone ? Il est clair que la première alternative serait très favorable à l'agglomération stéphanoise. Ceci dit, il convient de remarquer que dans cette bataille, Satolas possède de sérieux atouts mais aussi quelques handicaps. A son crédit, on peut noter par exemple une position géographique intéressante, des réserves foncières qui le mettent à l'abri des problèmes de congestion. Au passif apparaissent la proximité de l'aéroport de Genève-Cointrin mais surtout la relative faiblesse du poids de la seule agglomération lyonnaise. Dans ce domaine aussi, Lyon a besoin du renfort stéphanois et Saint-Etienne a intérêt à épauler sa voisine. Pour appuyer ce propos nous présentons la carte suivante qui fait apparaître l'importance du trafic pour chacun des aéroports en concurrence.



12. "Hubs and Spokes" : système de réseaux, constitué d'escales toutes reliées par des rayons (spokes) à une plaque tournante (hubs).

CHAPITRE III

SCENARIOS POUR SAINT-ETIENNE-LYON

L'examen des différentes voies de communications intéressant Saint-Etienne nous conduit à accorder une attention particulière à la liaison Saint-Etienne - Lyon. Pour bon nombre de fonctionnalités du système de communication stéphanois (sur un plan urbain, suburbain, régional, national ou international), l'existence d'une bonne liaison Saint-Etienne - Lyon constitue un facteur essentiel, nécessaire sans être cependant suffisant.

Le régime actuel de conventionnement de cette liaison confère aux collectivités le statut d'*arbitre du futur*. Nous avons choisi de présenter les différentes stratégies qui s'offrent aux instances locales sous la forme de scénarios. Nous n'ignorons pas cependant que le futur sera vraisemblablement une combinaison de ces différentes options qui sont, par construction, quelque peu caricaturales. Quatre scénarios seront distingués :

- la gestion au fil de l'eau ;
- la gestion au coup par coup ;
- une gestion dynamique ;
- et enfin une politique fondée sur des investissements importants que nous désignerons comme le pari du développement.

Avant de décrire ces différents scénarios, il convient de préciser les termes du débat.

I. LES ELEMENTS DU DEBAT

L'évaluation des politiques de transport intéressant l'axe Saint-Etienne - Lyon est affectée, entre autres, par les tendances d'évolution de trafic ainsi que par le poids des gains de temps éventuels sur ce trajet. Il est de bonne méthode de présenter auparavant une caractérisation de la liaison ferroviaire Saint-Etienne - Lyon plus précise que ce qui a été évoqué précédemment.

1. Caractérisation de la liaison ferroviaire Saint-Etienne - Lyon

La liaison ferroviaire Saint-Etienne - Lyon est exploitée sous un conventionnement entre la SNCF et le Syndicat mixte pour l'Organisation des services Ferroviaires en Rhône-Alpes (SOFRA, qui regroupe la Région et les Départements), qui a succédé récemment à l'entente Rhône-Loire. Ce mode d'exploitation, qui donne lieu à des services dits STELYRAIL, a permis une augmentation du service et des fréquences importante depuis la création de l'entente en 1976. Nous n'aborderons ici que les services STELYRAIL, nous excluons donc de l'analyse les trois TGV vers Paris qui transitent par Lyon. La situation actuelle est caractérisée par un service à peu près intermédiaire entre une liaison de type banlieue (voire RER) et omnibus régional.

En témoignent les chiffres suivants :

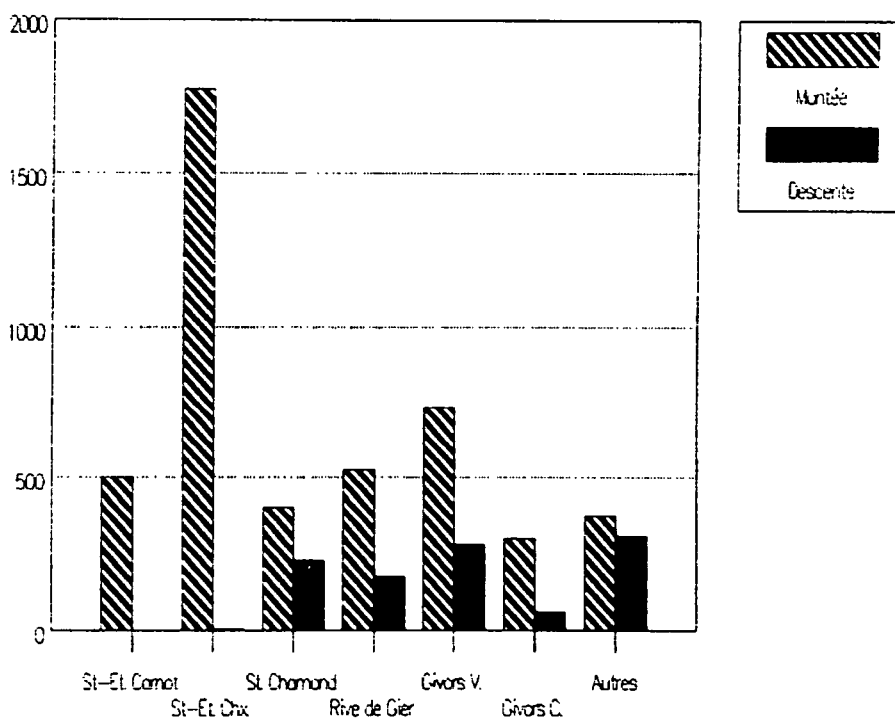
- environ 30 aller-retours quotidiens en jour de semaine ;
- à l'heure de pointe, une fréquence moyenne d'environ un train tous les quarts d'heure ;
- une amplitude de service assez importante, de 5h00 à minuit.

La majorité des trains aboutit à Perrache. Le temps de parcours de Saint-Etienne - Chateaucieux à Lyon - Perrache est d'environ 50 mn ; de Saint-Etienne - Carnot, 5 mn supplémentaires sont nécessaires pour se rendre à Lyon. Environ un tiers des trains dessert Lyon - Part Dieu, dont quatre passant également par Perrache au prix d'un temps de trajet allongé d'environ un quart d'heure. La quasi totalité des trains desservent au moins trois gares intermédiaires : Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors. Un ou deux trains directs dans chaque sens peuvent cependant être notés.

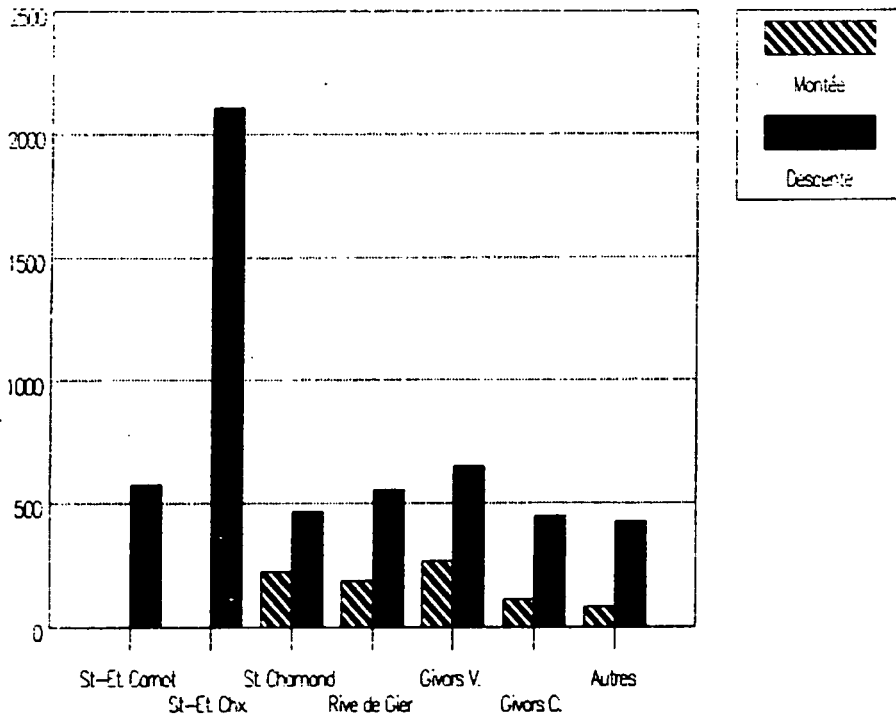
En 1988, le trafic de la ligne est estimé par la SNCF à environ 3,2 millions de voyages.

La grande majorité des voyageurs sont issus des gares de Saint-Etienne ou de Lyon, ainsi qu'en témoignent les deux graphiques ci-dessous.

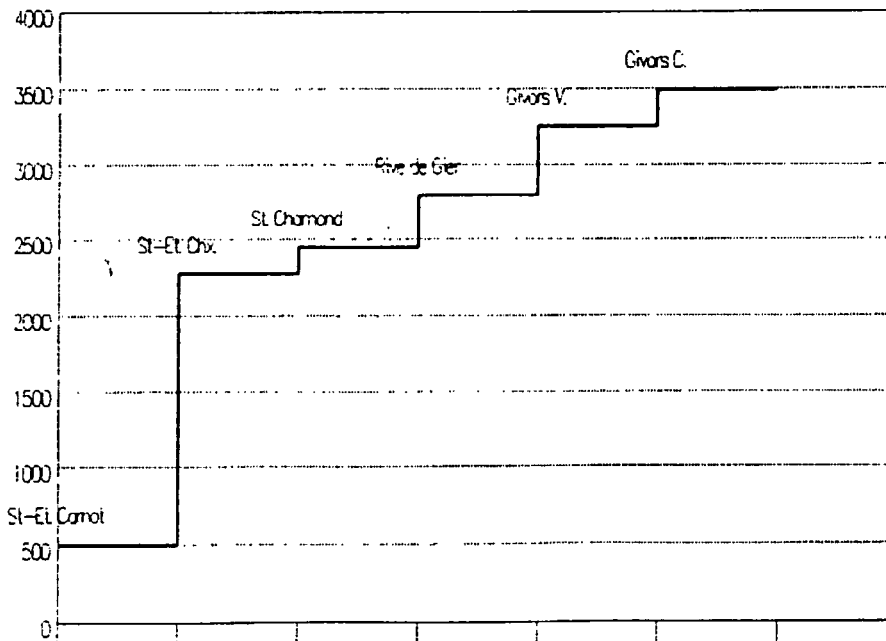
**Graphique n°3. Trains omnibus de St-Etienne à Lyon
montées et descentes
(en voyageurs, jour ouvrable de base, oct. 89)**



Graphique n°4. Trains omnibus de Lyon à St-Etienne, montées et descentes (en voyageurs, jour ouvrable de base, oct. 89)



Graphique n°5. Trains omnibus de St-Etienne à Lyon, charge des tronçons (en voyageurs, jour ouvrable de base, oct. 89)



En fonction des montées et descentes, il est possible d'établir le diagramme de la charge de la ligne par tronçon. L'allure de la courbe ne présente pas de décroissance entre Saint-Etienne et Givors, le diagramme évoque une ligne de banlieue entre un pôle secondaire et un centre principal davantage qu'une ligne de cabotage desservant les périphéries de deux agglomérations.

2. Tendances d'évolution : premières esquisses

2.1. Le trafic ferroviaire

Sans hypothèse particulière sur l'évolution de l'offre de transport, les tendances d'évolution du trafic ne peuvent être qu'esquissées. L'examen des évolutions de trafic depuis la mise en place de STELYRAIL, consignées dans le tableau ci-dessous permet de situer quelques ordres de grandeur.

Tableau 7. Croissance du trafic ferroviaire sur les trains régionaux entre 1976 et 1988 (ligne Saint-Etienne - Lyon)

Périodes	Taux de croissance annuel du trafic (en vk)
76-80	5,8 %
80-84	3,4 %
84-88	1,9 %

Source : SNCF.

De 76 à 88 le trafic a crû d'environ 54 %. Cependant, après la croissance assez forte des années 70, marquées par la mise en place de STELYRAIL, un ralentissement de la progression du trafic peut être observé. En outre, l'évolution du trafic est caractérisée par une part de plus en plus importante des migrations alternantes. Un indice en est fourni par la multiplication par trois des voyages effectués au moyen des abonnements hebdomadaires de travail sur la période 1976-1988. Pour une bonne part donc, la croissance future du trafic ferroviaire sur Saint-Etienne - Lyon dépend de la poursuite d'une tendance à l'accroissement des trajets domicile-travail en nombre de voyages ou en distance parcourue.

Compte tenu des évolutions passées, il semble raisonnable d'estimer la croissance du trafic ferroviaire à un taux compris entre 2 et 4 % par an, selon l'évolution de l'offre de transport. Pour fixer les idées, il n'est pas inutile d'observer qu'un taux de 2 % pendant 15 ans se traduit par une augmentation globale de 35 %, alors que 4 % de croissance annuelle conduit à un effet global de 80 %. Un doublement du trafic en quinze ans constitue donc la borne supérieure des projections que l'on peut établir, sans supposer de ruptures extrêmes dans les tendances d'évolution observées par le passé. Un tel doublement suppose probablement un important accroissement de l'offre. On notera également que, si les recettes évoluent en proportion du trafic, les hypothèses de croissance précédentes (2 à 4 %) correspondent à un surcroît de recettes compris entre 17,5 MF. et 40 MF (1), à un horizon de 15 ans. Il s'agit donc d'une masse financière non négligeable, dont il importe d'étudier l'emploi dès maintenant. Afin de maintenir un niveau de confort

1. Sur la base des recettes actuelles d'environ 50 MF.

acceptable, une augmentation du nombre de services ferroviaires pourrait absorber une partie de cet excédent.

2.2. Le trafic en voiture particulière

L'évolution du trafic en voiture particulière est plus difficile à estimer, les évolutions observées par le passé sont fortement irrégulières. Ainsi le trafic autoroutier a crû de 13 % entre l'année 1988 et 1989 entre Saint-Etienne et Saint-Chamond (Source : DDE de la Loire). La comparaison des comptages opérés dans le cadre des enquêtes cordon de 1979 et 1987 fait ressortir une croissance annuelle du trafic de 9 %. Il serait totalement illusoire de prolonger cette tendance. Mais quelques années de forte croissance ne sont pas improbables. La saturation de l'A 47 paraît inéluctable. Seule demeure l'incertitude quant au délai qui nous sépare encore du point jugé intolérable. Les projections du CETE (+ 4,5 % par an) sont présentées dans le tableau ci-dessous. Des risques de saturation apparaissent pour les différentes infrastructures qui intéressent Saint-Etienne.

Tableau 8. Projection de trafic à l'horizon 2000 sur certains axes intéressant Saint-Etienne.

	Capacité (1) (en milliers de voyages par jour moyen ouvrable)	Trafic (2)	(2)/(1) en base 100
A 47	60	73	121
A 7	95	151	160
A 45	70	85	121

Source : DRE Rhône-Alpes, Région Rhône-Alpes, CETE de Lyon. *Ces projections supposent réalisés le contournement Est de Lyon, la mise à 2x2 voies de l'A 45 et l'élargissement de la N 9.*

Toujours selon les mêmes sources, à l'horizon 2010, en supposant l'autoroute Anse - Balbigny et l'A 7 bis réalisées, les problèmes de congestion ne seraient pas réglés puisque le ratio demande/offre s'établirait à 134 pour l'A 47, 124 pour l'ensemble A 7 - A 7 bis, et 146 pour l'A 45.

Ces premières esquisses des tendances d'évolution laissent donc apparaître des perspectives de saturation des voies autoroutières assurément bien sombres pour la fluidité des échanges stéphanois. Même une politique de bitumage à outrance ne dispense pas d'un effort en transports en commun. Seul le report modal d'une partie des déplacements, sous l'impulsion d'un développement de l'offre ferroviaire justifié par les tendances d'évolution actuelles, semble assurer aux infrastructures autoroutières la fluidité nécessaire.

3. L'évaluation monétaire des gains de temps potentiels

Nous avons, tout au long du chapitre 1, insisté sur le caractère éminemment stratégique des infrastructures de transport assurant le désenclavement de Saint-Etienne. A cet égard, il semblerait qu'un effort important soit nécessaire, fût-ce au prix d'un coût important. Sans ignorer le poids des facteurs stratégiques précédemment

évoqués, il nous paraît utile d'évaluer monétairement une partie des bénéfices que l'on peut attendre d'un développement des infrastructures de transport sur Saint-Etienne - Lyon. Nous nous concentrerons sur les gains de temps qui constituent l'un des éléments essentiels de tout bilan socio-économique.

Un calcul grossier nous permettra de situer quelques ordres de grandeurs.

Hypothèses :

- seul est pris en compte le trafic des trains régionaux en 1988, 3,2 millions de voyageurs,
- nous évaluons la distance moyenne parcourue à 42 km (2) ;
- on suppose que la valeur du temps est 50 Fr/h ;
- on affecte un gain de temps réalisé sur la ligne Saint-Etienne - Lyon au prorata de la distance parcourue.

Un gain de temps de 10 mn représente, en 1988, une valeur de :

$(50/6) \times 3,2 \times (42/59) = 19$ MF, soit environ une vingtaine de millions de francs.

Il en résulte qu'une action qui permet de diminuer le temps de parcours moyen de 10 mn pourra être considérée comme légitime du seul point de vue des gains de temps des usagers, dès lors qu'elle coûte moins de 19 millions par an.

Il va de soi que toute évolution du trafic spatialement homogène se traduit par une évolution homothétique de la valeur des gains de temps.

En tenant compte des éventuels reports de trafic de la voiture particulière vers le transport ferroviaire, on peut retenir qu'un gain de temps de 10 mn pour les seuls usagers des transports en commun est susceptible de justifier une dépense annuelle de 20 à 40 MF.

Les différents éléments en notre possession font état d'un trafic routier 3 à 4 fois supérieur au trafic ferroviaire. Il en résulte que si nous valorisons les gains de temps en voiture particulière de façon similaire à ce qui a été fait pour les transports en commun, un gain de 10 mn représente entre 60 MF et 160 MF. La fourchette est large, ce qui ne peut étonner dans le cadre d'une étude prospective, mais un ordre de grandeur est fourni, qui peut permettre d'étayer l'appréciation de certaines options.

Il convient enfin d'observer que ces évaluations peuvent être significativement affectées par les reports de trafic et les effets d'induction liés à toute modification intervenant dans la qualité de l'offre de transport de l'un des deux modes principaux. Ainsi une amélioration du service ferroviaire peut entraîner des reports de trafic susceptibles de décongestionner la voirie et donc de provoquer des gains de temps pour les usagers de la voiture particulière. L'évaluation de ces gains de temps, que l'on peut qualifier "d'induits", en ce qu'ils résultent d'une action sur les transports ferroviaires, est particulièrement délicate. Une des caractéristiques des processus de congestion est en effet l'extrême sensibilité du temps de parcours au débit "demandé" (3).

D'autre part, si le gain de temps est obtenu par une augmentation de la vitesse commerciale des trains, les charges relatives à l'exploitation et à l'investissement se trouvent diminuées.

2. Distance que nous obtenons en divisant le trafic en VK (126 millions de voyageurs-kilomètres) par le nombre de voyages effectués (3,2 millions).

3. En situation de congestion, le trafic qui transite effectivement par l'infrastructure tend à se réduire. Il y a donc lieu de distinguer le débit demandé et le débit réalisé.

En fonction des éléments communiqués par la SNCF, nous évaluons le montant des postes de charges directement dépendant du temps de parcours de la façon suivante :

- charges de circulation : 84 000 F. / an (dont conduite 50 000 F.), pour chacun des 31 trains ;
- intérêt sur le capital investi :
 - 1 MF. par an pour le matériel de traction ;
 - 1,5 MF. par an pour le matériel remorqué, pour chacune des 7 rames en circulation (4).

Avec ces hypothèses nous évaluons l'économie procurée par un gain de temps de 10 mn à environ 6,76 MF. par an

Nous sommes maintenant en mesure de présenter et d'évaluer les différents scénarios de politiques de transport que nous avons identifiés. Nous exposerons les scénarios extrêmes (le fil de l'eau et le pari du développement) avant de présenter les voies moyennes (la politique du coup par coup et la gestion dynamique).

II. SCENARIOS POUR SAINT-ETIENNE - LYON

1. Le fil de l'eau

Cette politique de transport pourrait se définir comme l'absence de toute mesure nouvelle. Cet état des choses peut résulter d'une volonté politique défaillante aussi bien que d'un blocage du système décisionnel. Les effets concerneront au premier chef l'univers du transport, mais il n'est pas douteux que les perspectives de développement des deux agglomérations en seront finalement affectées.

1.1. Les transports en commun

Sous l'effet d'une politique de type "fil de l'eau", les éléments négatifs du bilan précédemment évoqué ne peuvent que s'accroître :

- inconfort et lenteur ressentis par les usagers ;
- saturation progressive des trains à l'heure de pointe (en l'état actuel du service une croissance de 2% ou 3 % par an ne peut être supportée plus de quelques années, certains trains étant déjà quasiment saturés) ;
- irrégularité croissante du service due à la surcharge des trains.
- inadéquation croissante entre l'offre réalisée et la demande de transport inter-cité, (surcharge en heure de pointe, fréquences insuffisantes en heure creuse, desserte insuffisante de la Part Dieu) ;
- les migrations domicile-travail sont également affectées par les tendances à la relocalisation des activités à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise, qui diminue l'intérêt d'une arrivée à Perrache.

1.2. Les accès routiers

Les voies d'accès autoroutières de Saint-Etienne à Lyon sont d'ores et déjà saturées ou proches de la saturation. L'absence de toute mesure nouvelle conduirait donc à un accroissement de la congestion. D'autant que, davantage encore que pour le train, plusieurs trafics sont mêlés qui vont des migrations alternantes au transit international.

4. Nous considérons que le coût d'une rame est d'environ 17 millions de francs ; nous appliquons un taux d'intérêt de 9 % au montant de l'investissement pour en chiffrer le coût annuel.

La résorption prochaine du bouchon de Saint-Chamond n'apportera qu'un soulagement transitoire. L'échangeur de Givors-Chasse, l'A 7, les arrivées dans les agglomérations de Saint-Etienne et Lyon constituent des points noirs potentiels qui, additionnés, rendent le temps de trajet Saint-Etienne - Lyon fortement aléatoire. Il est probable, dans ces conditions, qu'une proportion notable du trafic se reporte sur les transports ferroviaires, notamment en ce qui concerne les migrations alternantes. La saturation de la ligne ferroviaire s'en trouve donc accentuée, avec pour corollaire une détérioration cumulative de la qualité de service. L'expérience montre cependant que dans un tel cas, la voie d'accès autoroutière reste saturée. La voiture particulière reste en effet le mode de transport le plus commode pour un certain nombre de voyages, notamment en raison de l'insuffisante desserte en transports en commun de nombreuses zones d'activité ou de résidence concernées.

Dans un tel scénario, le système de transport se trouve être en position de facteur limitant pour le fonctionnement des unités urbaines à travers les sous-systèmes de pratiques sociales et de localisation. Il en résulte que les possibilités de développement sont alors fortement obérées par les dysfonctionnements sociaux induits par la défaillance du système de transport.

1.3. L'impact sur Saint-Etienne et Lyon

L'attrait d'une localisation à Saint-Etienne pour une entreprise relève alors davantage d'un abaissement éventuel du coût des facteurs de production (coûts fonciers et coûts de main d'oeuvre notamment) que de cet ensemble de facteurs qui composent la qualité d'un territoire (5). Pourrait alors se trouver encouragée la tendance à la dé-localisation d'un certain nombre d'unités de production, à l'étroit dans les grandes métropoles nationales ou régionales (essentiellement Paris et Lyon).

De nombreuses études ont montré que les entreprises opérant dans le secteur du "tertiaire supérieur" étaient très sensibles à la qualité des accès à l'agglomération. Il n'est pas douteux que la dynamique du développement du tissu entrepreneurial local se trouve enrayée par le processus de dégradation cumulatif du système de transport qui est à l'oeuvre dans ce scénario.

Dans le cadre d'une telle hypothèse, le développement de l'agglomération stéphanoise ne peut qu'être fortement handicapé par la piètre qualité du système de transport. Il n'est pas douteux que l'évolution du dipôle Saint-Etienne - Lyon ne s'en trouve caractérisée par une hiérarchisation croissante des inter-relations. La morphogenèse d'une grande région urbaine n'est probablement pas enrayée mais elle prend un caractère nettement dissymétrique, les fonctions qui exigent de nombreux contacts externes étant dévolues à Lyon, un appauvrissement notable des fonctionnalités urbaines stéphanoises pourrait en résulter. Ce processus a, du reste, un caractère tout-à-fait cumulatif.

Du côté lyonnais, le dépérissement stéphanois apparaît à première vue comme une sorte de manque-à-gagner. D'autres directions s'offrent à l'agglomération lyonnaise pour attirer des activités en mal d'espace mais requérant des communications aisées avec l'extérieur. Mais considérable serait le coût de la marginalisation d'un espace au dynamisme retrouvé et riche d'environ un demi million d'habitants. Le démarrage un peu lent de l'Isle d'Abeau témoigne de la difficulté de fonder des centres secondaires au voisinage de Lyon ; l'existence d'un tissu urbain existant constitue très probablement un atout.

5. Cf. notamment les travaux de D. Pumain.

2. Le pari du développement

Ce scénario constitue une sorte de ligne d'action maximale. Il suppose la réalisation d'infrastructures nouvelles aussi bien dans le domaine du fer que de la route. Un tel développement des infrastructures de transport ne manquera pas d'affecter grandement l'évolution des formes urbaines des agglomérations concernées. Du reste, cet effort financier important ne se comprend que dans le cadre d'une politique globale de développement du chapelet urbain qui relie Saint-Etienne et Lyon.

2.1. Le doublement des accès autoroutiers

Le diagnostic porté sur les voies de communications qui s'offrent à l'agglomération stéphanoise a mis en évidence la cruelle insuffisance des accès routiers en direction du couloir rhodanien et de la région lyonnaise. Notamment, la pseudo-autoroute A 47 n'a certainement pas les caractéristiques requises par le caractère assurément stratégique de cette voie pour Saint-Etienne et sa région. Cette insuffisance risque de prendre un tour encore plus néfaste si l'on considère les projections de trafic (6). Les perspectives d'amélioration de cette infrastructure semblent *a priori minces* en raison de la nature du relief et du peuplement urbain des régions traversées. Dans ces conditions, l'un des remèdes envisageables pour pallier cette évidente carence est de doubler l'autoroute A 47 par une nouvelle infrastructure. Quels qu'en soient les coûts (de l'ordre de 2 à 3 milliards de francs), une tel effort trouve parfaitement sa place dans un scénario qualifié de *pari du développement*. Avant de faire ressortir tout l'intérêt que l'agglomération stéphanoise peut y trouver, il convient de préciser, autant que faire se peut, les caractéristiques de cette nouvelle autoroute.

Il nous semble judicieux que la nouvelle infrastructure ne soit pas exactement parallèle à la voie autoroutière actuelle Saint-Etienne - Givors - Lyon. Outre une amélioration de la desserte réalisée, un nouvel itinéraire aurait l'avantage de contourner un certain nombre de "points noirs" récurrents, notamment l'autoroute A 7, particulièrement sensible au trafic de transit. Ainsi il conviendrait d'étudier le prolongement de l'actuelle A 45 en direction de Rive de Gier le long de l'actuelle D 42 ainsi que la réalisation d'une autoroute correspondant à l'actuelle N 498. Resterait le tronçon Saint-Chamond - Rive de Gier, qui pourrait donner lieu à une nouvelle infrastructure. Tout ou partie de ce nouvel axe pourrait être concédé, au moins autant pour le mettre à l'abri de la congestion que pour contribuer à son financement.

Le doublement d'un axe stratégique majeur revêt par nature un grand intérêt, pour d'évidentes raisons de fiabilité. Le fait de ne plus dépendre d'un seul axe pour la quasi-totalité des échanges avec l'extérieur est de nature à renforcer la fiabilité des conditions de déplacements vers Lyon et le couloir rhodanien. L'aspect psychologique du désenclavement n'est probablement pas à négliger, dans la mesure où il peut influencer sur les pratiques de localisation. Dans cette perspective, il n'est pas indifférent d'observer que l'itinéraire pour se rendre de Lyon à Saint-Etienne change tout-à-fait de nature. A un itinéraire qui longe le fameux couloir de la chimie avant de traverser un tissu urbain mité par les friches industrielles, on substitue un voyage à travers les vertes vallées du Sud des monts du Lyonnais. Ce point positif n'est bien évidemment pas sans revers. Le risque existe en effet de ne pas traiter avec la vigueur nécessaire la reconversion des zones en crise de la vallée du Gier et de contribuer à la dégradation d'un espace jusqu'à présent épargné. Un soin important doit être accordé à l'itinéraire de la nouvelle autoroute ainsi qu'au choix des échangeurs. Bien que l'ensemble des statistiques en la matière datent un peu (dernier recensement : 1982), l'observation de données partielles semble indiquer que le phénomène de péri-urbanisation se poursuit, en dépit d'un certain "retour au centre" qui reste à apprécier avec précision.

6. Cf. tendances d'évolution, premières esquisses.

Il est alors probable qu'une nouvelle autoroute entraîne une urbanisation diffuse susceptible d'amoinrir la qualité des espaces traversés. Une gestion serrée des sites concernés est donc nécessaire. Il n'en demeure pas moins qu'avec cette nouvelle autoroute, Saint-Etienne serait au Sud de l'Ouest lyonnais, et non plus à l'Ouest du Sud lyonnais. L'effet d'image est indéniable.

2.2. Une nouvelle infrastructure ferroviaire

L'hypothèse a déjà été évoquée de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Saint-Etienne et Lyon, particulièrement sur le segment Saint-Etienne - Givors. Le coût, selon la SNCF serait de l'ordre de 3 à 4 milliards, pour un gain de temps d'environ 10 mn. Un tel projet relève bien d'une politique volontariste :

- si l'on valorise le coût annuel de l'investissement en capital par un taux d'intérêt de 9 %, cette nouvelle voie représenterait une charge annuelle d'environ 300 MF.

- son coût est donc important et disproportionné, *a priori*, par rapport aux gains de temps directs qu'il permettrait (que l'on peut estimer à 20-40 MF, soit 10 fois moins) ; la prise en compte des gains de temps des usagers circulant en voiture particulière, pour lesquels une certaine décongestion pourrait se faire sentir, ne paraît pas non plus justifier des investissements de cette taille ; l'investissement paraît au total relativement élevé par rapport aux bénéfices que l'on peut en attendre, en dépit du fait qu'une croissance certaine du trafic ferroviaire pourrait en résulter (le surcroît de recettes entraîné par une croissance annuelle du trafic au rythme de 4 % serait d'environ 40 MF. à un horizon de 15 ans).

Cependant, une nouvelle voie apporte de nombreux avantages en matière de confort, de rapidité et d'image. Elle procure également les possibilités d'exploitation que confère une liaison spécialisée. Un service cadencé avec une alternance judicieuse de services directs (inter-cités) et omnibus serait tout-à-fait envisageable, de même qu'une bonne connexion à Lyon, avec, pourquoi pas, une nouvelle gare.

2.3. La formation d'une conurbation multi-polaire

Une politique d'aménagement dynamique de la zone Saint-Etienne - Lyon peut contribuer à la formation d'une vaste région urbaine multi-polaire. Dans ce cas, on peut faire le pari du développement des échanges entre les différents pôles de cette région. Saint-Etienne - Lyon deviendrait un axe structurant privilégié, attirant en termes de localisation d'emplois comme de logements. En particulier, les villes de la vallée du Gier pourraient tirer profit d'une très bonne accessibilité : des coûts fonciers faibles, à moins de 30 mn de la Part Dieu, et moins de 10 mn du centre de l'agglomération stéphanoise. Un certain nombre d'implantations d'activités pourraient s'en trouver favorisées. La tendance au desserrement de l'habitat, précédemment évoquée, serait orientée par la constitution d'un axe fort. En effet, les espaces de qualité ne manquent pas aux environs immédiats de la vallée du Gier, sur les franges de deux massifs qui conservent un attrait certain : les monts du Lyonnais et le Pilat. Une desserte en transport en commun de ces espaces péri-urbains devrait alors être organisée, avec si besoin des véhicules d'une capacité réduite.

La région urbaine Saint-Etienne - Lyon, bien dotée en infrastructures de transport pourrait alors évoluer vers davantage d'intégration, jusqu'à former une véritable conurbation multipolaire. D'ores et déjà, il apparaît qu'une politique d'aménagement véritable se devrait de prendre en compte avec un soin particulier les deux dimensions suivantes :

- il est clair qu'un tel développement des infrastructures de transport constitue un puissant levier pour la formation d'un espace polarisé vers le centre majeur de la conurbation ; les liens entre les différents pôles ne

peuvent être qu'asymétriques (non-symétriques), en revanche il n'est pas fatal que se développent des relations dissymétriques (caractérisées par une mauvaise symétrie) ; il importe donc de mener une politique dynamique s'appuyant sur les atouts propres et les spécificités de Saint-Etienne (cf. chapitre I) ; des relations de complémentarité pourraient alors s'établir entre les deux métropoles susceptibles d'être qualifiées de bonne asymétrie ;

- dans la perspective d'un réaménagement puissant de la zone Saint-Etienne - Lyon, il est tout-à-fait stratégique de veiller à une utilisation cohérente des différents espaces concernés ; en particulier doit être prise en compte la préservation des zones vertes, qui constituent l'un des atouts actuels ; il est probable que seul un organisme propre, doté de pouvoirs en matière de gestion des sols, soit susceptible d'enrayer un développement anarchique de la zone urbaine, assurément néfaste.

2.4. Degré de pertinence et intérêt d'un tel scénario

Ainsi que nous l'avons observé précédemment, le développement d'infrastructures nouvelles autoroutières et ferroviaires constitue un véritable pari sur l'avenir. Les perspectives de rentabilité sociale, telles qu'elles seraient appréhendées par un bilan socio-économique classique, demeurent faibles et le risque de surinvestissement n'est pas nul, avec les effets en matière de charges financières et finalement fiscales que cela comporte. Néanmoins, ce scénario ne peut être rejeté d'emblée tant est grand son intérêt stratégique. Les considérations qui sous-tendent la portée stratégique de ce pari du développement relèvent de trois ordres :

- pour Saint-Etienne, il est capital d'assurer à cet axe majeur de transport les caractéristiques qui lui font actuellement défaut en matière de confort, de fiabilité, de rapidité, ... Nulle agglomération ne peut se développer sous cette sorte d'épée de Damoclès que constitue la vulnérabilité de la liaison Saint-Etienne - Lyon que nous avons qualifiée de cordon ombilical ; à cet égard, le scénario "pari du développement" fournit une solution coûteuse mais répondant aux attentes des acteurs stéphanois, qu'il s'agisse des migrations quotidiennes ou des déplacements d'affaires, vers Lyon, Paris, ou au delà, pourvu que soient ménagées de bonnes possibilités de connexion au pôle lyonnais ;

- pour Lyon, ou plus précisément la conurbation Saint-Etienne - Lyon, c'est probablement un accès plus facile au statut d'Eurocité, qui implique vraisemblablement une taille que l'agglomération lyonnaise ne peut atteindre seule ; l'apport du potentiel stéphanois peut se révéler déterminant pour un certain nombre de projets d'équipement comme pour l'implantation de différentes activités "haut de gamme" qui requièrent un marché important ;

- pour la Région Rhône-Alpes, il en va de son équilibre spatial et de son ouverture à l'Ouest (cf. chapitre I).

Ce scénario constitue donc un véritable pari dont les enjeux sont considérables. Des solutions moins coûteuses peuvent lui être préférées. Nous distinguerons deux scénarios intermédiaires :

- les réponses au coup par coup ;
- une gestion dynamique.

Nous décrivons ces scénarios moins en détail, notamment nous ne nous étendrons pas sur l'impact des mesures envisagées sur Saint-Etienne - Lyon. En tant que voies d'action intermédiaires, leurs effets se situent entre le dépérissement du premier scénario et la formation de la conurbation multipolaire du second scénario.

3. Les réponses au coup par coup

Le trait distinctif de ce scénario est contenu dans le titre que nous lui avons donné. Il s'agit de répondre au coup par coup aux carences du système de transport. Sous certains aspects, ce scénario s'apparente à la politique actuellement suivie.

3.1. La politique ferroviaire

En matière ferroviaire, les réponses au coup par coup consistent à augmenter la desserte Saint-Etienne - Lyon lorsque le besoin s'en fait sentir. Une croissance de 2 % par an conduirait, à un horizon de 15 ans, à une dizaine d'aller-retours quotidiens supplémentaires si l'on respecte le ratio actuel entre offre et demande. Toutes choses égales par ailleurs, une telle augmentation de l'offre serait opérée aux conditions financières suivantes :

Recettes :

17,5 MF (soit 35 % des recettes actuelles) ;

Dépenses :

10 MF. pour les charges de circulation des trains ;

entre 2,5 MF. et 5 MF. pour les charges de capital, selon la répartition des trains par rapport à la période de dimensionnement des investissements SNCF.

Ce renforcement de l'offre pourrait se traduire par des excédents non négligeables pour les collectivités. Ces fonds pourraient être dévolus à une intensification accrue de la desserte, à une baisse des tarifs, ou encore, à un financement d'autres relations, quoique les subventions croisées ne soient pas sans effets pervers.

Une dizaine d'aller-retours quotidiens supplémentaires permettraient des fréquences proches de 1 train toutes les dix minutes durant la période de pointe (entre 6h00 et 8h00 au départ de Saint-Etienne), ainsi qu'un renforcement des fréquences pendant le milieu de journée et en fin de soirée. De telles fréquences rendent possibles des services directs vers Lyon (7), sans trop affecter la desserte des villes intermédiaires.

3.2. La politique routière

La politique routière au coup par coup consiste à résorber les points de congestion lorsqu'ils apparaissent. Les projections déjà citées, laissent supposer que l'ouvrage ne manquera pas. L'échangeur de Chasse et la portion Chasse-Lyon de l'A 7 seront probablement aux premiers rangs des points noirs à traiter. En l'état actuel, nous ne proposerons aucun chiffrage des coûts d'investissement. Par définition, dans le cadre de ce scénario, l'autoroute est quasiment en état de congestion chronique.

3.3. Commentaires

A vouloir opposer une réponse chichement mesurée aux carences du système de transport, la politique du "coup par coup" risque de n'en apporter aucune. La voie d'accès autoroutière se trouve en état de saturation perpétuelle et les usagers des transports en commun ont un sentiment d'insatisfaction permanente : trains bondés, insuffisante desserte en heures creuses, temps de trajet jugé trop long, ...

Bien qu'impliquant des efforts financiers importants, cette politique risque bien de se traduire par des effets analogues au scénario "fil de l'eau". C'est ici le système de transport qui régule l'ensemble des inter-relations qu'entretient Saint-Etienne avec son environnement. Compte tenu des délais de réponse, la politique du coup par coup

7. Le coût de tels services est inférieur d'environ 20 % à un service STELYRAIL "classique".

risque d'apparaître comme perpétuellement en retard, à l'opposé donc de la préoccupation du "juste à temps" qui la guide.

4. Une gestion dynamique

Ce scénario se distingue du précédent par un souci d'anticipation se traduisant par un certain nombre de mesures susceptibles de provoquer une mutation qualitative de la liaison Saint-Etienne - Lyon. Il s'agit de prévenir et non de guérir.

4.1. La politique ferroviaire

4.1.1 Le renforcement des fréquences Stelyrail

La croissance probable du trafic sur Saint-Etienne - Lyon autorise à prévoir une augmentation des fréquences, jusqu'à présent insuffisantes aussi bien pour un service de type suburbain que d'un service inter-cité. Dans le cadre d'une gestion dynamique, l'intensification des fréquences est donc envisageable mais, plus encore, elle constitue l'un des instruments importants d'une politique de développement ; en termes de fréquences, l'offre qui nous paraît opérer le nécessaire compromis entre le souhaitable et le réalisable, pourrait être caractérisée ainsi :

- un train toutes les 10 / 12 mn, pendant les heures de pointes (6h00-8h00 et 17h00-19h00, semble-t-il, d'après la fréquentation actuelle des trains, mais une étude plus précise permettrait d'affiner) ;
- un train toutes les 30 mn durant les heures précédant ou suivant la période de pointe ;
- un train par heure en période creuse ;
- la création de nombreux trains inter-cités directs, avec au moins un train toutes les heures entre 5h00 et 9h00 et entre 16h et 20h ainsi qu'un train à la mi journée.

L'ajout d'une dizaine de trains supplémentaires suffirait à couvrir une telle desserte ; le coût, comparable à celui évoqué lors du scénario précédent, serait diminué par l'instauration de services directs, moins coûteux d'environ 15 à 20 %. A un horizon de 10/15 ans, il serait couvert par la progression du trafic, d'autant plus que l'augmentation brusque des fréquences et la diminution du temps de parcours sur les inter-cités, sont susceptibles d'accroître significativement la fréquentation des trains.

Cette description reproduit à peu de chose près, les fréquences qui résulteraient de la politique précédente, mise en oeuvre au coup par coup, avec cependant la différence de taille qu'une amélioration significative serait apportée en une seule fois. Un bénéfice important pourrait en être attendu, avec, notamment, des transferts modaux conséquents. Le plein effet de cette intensification des fréquences ne pourra être atteint que dans le cadre d'une politique globale de transport qui pourrait emprunter aux idées que nous exposons ci-dessous.

4.1.2 Un hub ferroviaire au sud de Lyon ?

Quand bien même les fréquences seraient augmentées, le problème demeure des deux gares lyonnaises. Afin de gérer cette dualité, nous proposons d'étudier la possibilité d'une sorte de "hub" ferroviaire au sud de Lyon, par exemple à Givors. Des trains Saint-Etienne - Lyon y seraient en correspondance avec des trains Valence / Vienne ou Givors - Lyon, chacun des trains vers Lyon desservant une gare différente. Ceci imposerait que les services soient harmonisés sur les deux axes. Il serait alors possible, au prix d'une correspondance, d'atteindre chacune des deux gares de Lyon à partir de tous les trains venant de Saint-Etienne, à l'exception des inter-cités. Le coût, en termes de temps de parcours, d'un tel système (de l'ordre de 5 mn) est inférieur aux 10 ou 15 mn actuellement perdues par les trains desservant à la fois

Perrache et Part Dieu. Une diminution significative des temps de trajets terminaux pourraient en résulter.

4.1.3 Des mesures en direction de la mobilité d'affaire

La clientèle d'affaire est certainement plus exigeante quant à la qualité du moyen de transport emprunté, que les migrants quotidiens. Un sentiment de désagrément assez fort peut être ressenti par le voyageur qui quitte le TGV pour passer une heure dans un tortillard de banlieue. Saint-Etienne peut ainsi apparaître comme le *bout du monde* ou, au mieux, un canton reculé de la conurbation lyonnaise. Nos interlocuteurs, à l'occasion de cette étude, se sont fait l'écho de telles préoccupations.

Au moins le matin, en milieu de journée et le soir, les mêmes objectifs pourraient être atteints en mettant en circulation des trains inter-cités directs à une fréquence horaire, dont les heures de départ et d'arrivée à la Part-Dieu seraient calculées de manière à fournir des correspondances de qualité avec les TGV assurant la navette entre Lyon et Paris - sauf quand le TGV dessert également Saint-Etienne. Ces trains inter-cités directs pourraient être des rames Z2, dont la souplesse permettrait d'envisager un éventuel arrêt au hub intermédiaire précédemment évoqué.

Il serait peut-être possible de lutter contre cet effet d'image, déplorable pour l'agglomération stéphanoise. L'un des moyens serait d'acheter et d'aménager une voiture spécialement réservée à la clientèle d'affaire sur Saint-Etienne - Lyon. Cette voiture serait rattachée aux trains en correspondance avec les TGV. L'aménagement, plus luxueux que les rames actuellement en circulation sur Saint-Etienne - Lyon, devrait réserver plus d'espace aux voyageurs ainsi qu'un certain nombre d'agréments, comme un téléphone, la distribution gratuite de certaines publications, voire un distributeur de boissons. Cette voiture, réservée aux décideurs, pourrait être le véhicule d'un certain nombre d'informations sur les potentialités de la région stéphanoise. Il convient également d'étudier à quel coût l'insonorisation et la suspension pourraient être améliorées. L'acceptabilité sociale d'une telle mesure est cependant conditionnée par le respect de normes de confort minimales dans les autres voitures. Cette idée n'est donc concevable que si une intensification des fréquences permet d'éviter une saturation excessive des trains.

4.1.4 Un conventionnement dynamique

Le conventionnement actuel, en réservant le risque du trafic aux collectivités locales, leur en réserve également le profit. Peut-être serait-il plus efficace de concevoir un système plus incitatif à l'égard de l'exploitant. Il est significatif que soit apparu souvent, lors de nos discussions avec la SNCF, le constat selon lequel "les gains de trafic profitent aux collectivités". Dans ces conditions l'amélioration de l'attractivité de la liaison Saint-Etienne - Lyon relève d'une bonne volonté *désintéressée* de la part de la SNCF, sur la continuité de laquelle il paraît risqué de parier. Alors que l'exploitant se trouve en quelque sorte naturellement bien placé pour imaginer une politique commerciale attractive. Peut-être est-il également nécessaire de revenir sur l'avantage tarifaire des stéphanois sur le trajet Paris-Lyon, qui constitue une sorte de victoire à la Pyrrhus, dans la mesure où la SNCF n'a strictement aucun intérêt à prolonger des TGV en direction de Saint-Etienne.

4.2. L'amélioration de la fiabilité des accès routiers

Hormis le doublement des accès autoroutiers, précédemment évoqué, une véritable politique de circulation sur l'axe Saint-Etienne - Givors - Lyon peut apparaître comme un palliatif aux risques majeurs d'encombrement qui semblent destinés à s'accroître inéluctablement.

4.2.1 Une diversification des itinéraires routiers

Sans nouvelles infrastructures autoroutières il est probablement possible de s'affranchir quelque peu des risques de perturbation liés à l'itinéraire actuel par Givors. Il serait alors souhaitable d'améliorer les liaisons susceptibles de concurrencer cet itinéraire, notamment l'axe D 42 - A 45.

4.2.2 Une politique de gestion de la circulation

Il convient également d'étudier dans quelle mesure une gestion dynamique de la circulation permettrait de diminuer le volume des encombrements. Ainsi, l'installation de panneaux lumineux signalant la survenance des bouchons permettraient aux usagers de s'orienter, en temps voulu, vers les itinéraires de dégagement.

CONCLUSIONS

A l'issue de ce chapitre consacré aux stratégies possibles pour la liaison Saint-Etienne - Lyon, plusieurs points nous paraissent devoir être soulignés.

1. Devant la croissance prévisible du trafic, on peut affirmer qu'un effort devra être entrepris dans les prochaines années tant pour les transports ferroviaires que pour les voies autoroutières.

2. Au plan de la liaison ferroviaire, la priorité doit être donnée à l'aménagement des services : augmentation des fréquences, création de services directs intercités, amélioration de la desserte de la Part Dieu.

3. Une attention particulière doit être portée sur les différentes fonctionnalités qu'assure cette liaison, il est notamment nécessaire de prendre en compte le trafic pour motif professionnel, à courte ou longue distance.

4. Il est capital, pour l'avenir de Saint-Etienne, que les voies d'accès autoroutières acquièrent un degré de fiabilité qu'elles ne possèdent pas actuellement. A cette fin, une diversification des itinéraires est fortement souhaitable.

5. Bon nombre d'améliorations sont à coup sûr rentables socialement, notamment l'aménagement des services ferroviaires et plus particulièrement la création de trains intercités.

6. L'image donnée de l'agglomération stéphanoise par cette liaison doit faire l'objet d'un traitement adéquat.

7. Sur l'ensemble de ces points, une politique dynamique anticipant les évolutions est préférable à une gestion au coup par coup ou, pire, à une politique du fil de l'eau.

8. Cette politique dynamique exige probablement une remise en cause du contexte institutionnel : gratuité de l'autoroute ainsi que du trajet Saint-Etienne - Lyon pour les usagers du TGV, conventionnement STELYRAIL qui réserve exclusivement aux collectivités les bénéfices d'une croissance du trafic.

Seule une stratégie dynamique d'aménagement de la liaison Saint-Etienne - Lyon permettra à la capitale forezienne de vaincre son enclavement. En complément essentiel à cette "stratégie transport", une véritable politique d'aménagement concertée devrait favoriser l'émergence de Saint-Etienne comme l'un des centres de la conurbation multipolaire Saint-Etienne - Lyon, en cours de gestation. Cependant,

l'amélioration nécessaire des liaisons Saint-Etienne - Lyon ne saurait suffire au désenclavement de l'agglomération stéphanoise. Nous nous proposons à présent de développer ce point, au cours de notre conclusion générale.

CONCLUSION

Au point de départ de cette étude, on trouve l'émergence du pôle de Satolas, et le développement rapide de l'Est de l'agglomération lyonnaise, avec tous les problèmes nouveaux d'accessibilité que cela entraîne à partir de Saint-Etienne. Mais il nous est apparu qu'au-delà de cette préoccupation qui doit être maintenue, *l'avenir de Saint-Etienne est très sérieusement menacé par l'insuffisance chronique de l'offre de transport sur la liaison Saint-Etienne-Lyon.*

Les relations entre Lyon et Saint-Etienne sont incontestablement les plus importantes au point de vue des flux qu'elles représentent, de toutes celles observées entre deux pôles de la région. Nous avons constaté que l'offre de transport pouvait cependant être encore bien améliorée, aux fins d'assurer un désenclavement véritable de Saint-Etienne vers Lyon et au-delà. *Le désenclavement de Saint-Etienne est donc la priorité n°1 de toute stratégie stéphanoise.*

Cette étude nous permet, notamment en inter-cité, d'affirmer que les liaisons de Saint-Etienne avec le reste de la région sont indissociables de celle existant entre Lyon et Saint-Etienne. Nous avons mis en évidence que, s'il est inutile pour se rendre dans le sud du pays, le passage par Lyon est indispensable pour rejoindre le nord et l'est de la France d'une part, Paris et les aéroports internationaux d'autre part en lui donnant accès à une offre de transport de très haut niveau.

Une bonne liaison avec l'aéroport de Satolas est indispensable, mais il convient de faire un choix concernant l'alternative : soit de créer une liaison directe à partir de Saint-Etienne, soit de raccorder le réseau existant aux futures infrastructures envisagées entre Lyon et Satolas. Dans ce dernier cas, la liaison avec Lyon reste toujours primordiale.

Si l'on suppose la liaison Saint-Etienne-Lyon nettement améliorée, un problème persiste en ce qui concerne sa connexion avec les réseaux urbains de chacun des deux pôles. Il ne faut pas non plus ignorer l'arrière pays stéphanois, et en particulier son propre bassin d'emploi. Il en résulte qu'un certain nombre de choix s'imposent dans le contexte actuel mais également par rapport aux évolutions possibles en fonction des grands projets de transport impliquant Lyon et Satolas. La question est de choisir quelle gare et quelle arrivée routière seraient les mieux adaptées à chaque type de liaison correspondant aux fonctionnalités décrites précédemment.

1. LES CONNEXIONS ACTUELLES.

1.1. La connexion avec le bassin d'emploi stéphanois

La carte n°5 présente les migrations domicile-travail à l'intérieur du bassin d'emploi Stéphanois. La liaison la plus importante se situe en direction de La Ricamarie, Le Chambon Feugerolles et Firminy. L'électrification de la ligne de Firminy a été réalisée jusqu'au Clapier et la moitié du coût a été supportée par la ville de Saint-Etienne. Il y a encore un gros effort à faire pour prévoir un grand parking, il faut donc réserver les terrains. Si l'on tient compte de la dispersion de l'habitat, il n'est pas certain que le développement d'une liaison ferrée cadencée soit nécessaire. Une bonne liaison en site propre (tramway ou un bus) pourrait être mieux adaptée. On voit émerger également les zones de Saint-Chamond dont nous avons beaucoup parlé précédemment mais aussi celle de Bouthéon où s'implantent actuellement les

départ de Saint-Etienne pour Lyon, 23 partent de la gare Carnot. En pratique, le service n'est pas fiable. En effet, dans le cas d'un retard de trains arrivant de Lyon, ceux-ci ne poursuivent pas leur course jusqu'à Carnot, ils s'arrêtent et repartent de Châteaureux. La situation de cette gare peut être comparée à celle de Perrache à Lyon, bien que son rôle soit moins important. Construite en aérien, en plein centre ville, elle se trouve à un point privilégié d'intégration avec les transports urbains et en particulier avec la ligne du tramway qui constitue l'élément clé du réseau urbain et qui a été prolongée en 1983 de 3 km. vers le sud. La vocation de cette gare est double puisqu'elle permet à la fois la connexion sur le réseau de transport urbain mais aussi sur la ligne de la Ricamarie. Une meilleure desserte nous paraîtrait opportune. L'ensemble des gares stéphanoises se situent sur une couronne autour de la ville : Châteaureux, Carnot, le Clapier, Bellevue. Il serait intéressant de mener une étude sur l'opportunité de fermer certaines d'entre elles comme il en est question actuellement. En particulier, la localisation de la gare de Bellevue par rapport au pôle universitaire n'est pas à négliger.

1.3 Quelle gare à Lyon pour le trafic inter-cité ?

Sur les 31 trains reliant quotidiennement Saint-Etienne à Lyon, 17 desservent la gare de Perrache, 9 celle de la Part-Dieu et 4 les deux gares. Les trois TGV directs s'arrêtent à la Part-Dieu. La desserte autre que par TGV peut être présentée ainsi :

A destination de Perrache : 2 trains directs, mais 13 trains desservant 4 ou 5 gares, et 1 s'arrêtant à 7 gares

A destination de la Part-Dieu : 1 seul train direct, et 8 trains desservant 4 ou 5 gares

Les quatre trains desservant les deux gares sont de véritables omnibus puisqu'ils s'arrêtent pratiquement dans toutes les gares intermédiaires (6, 8 ou 9 selon les heures)

Il ressort de cette analyse un manque de spécificité de chacune des gares. En effet, si l'on considère que la gare de la Part-Dieu, de par sa situation et par l'offre qu'elle assure devrait jouer, pour les trains arrivant de Saint-Etienne, à la fois le rôle de centre de connexion avec toutes les grandes lignes à destination de l'est et du nord, et celui de connexion avec le réseau urbain pour le bassin d'emploi lyonnais qui a tendance à se développer à l'est. La gare de Perrache devrait, quant à elle, assurer le rôle de desserte de la partie non négligeable du bassin d'emploi du centre et de l'ouest lyonnais. En ce sens, la répartition entre les deux gares ne paraît pas très adaptée. Il conviendrait bien sûr de réaliser une enquête origine-destination à bord des trains avant de modifier la desserte ou de mettre en place le "hub" ferroviaire au sud de Lyon évoqué précédemment.

1.4. Quelle gare à Lyon pour les liaisons inter-régionales ?

Au niveau des liaisons inter-régionales, chaque gare a bien sa spécificité qui ressort dans la répartition des trains au départ pour les villes de la région, en correspondance avec les trains en provenance de Saint-Etienne.

Sur les 15 trains en direction de Mâcon, la répartition est équitable ; 5 partent de Perrache, 5 de la Part-Dieu et 5 desservent les deux gares. 14 trains sur 15 en direction de Bourg, de même que les 5 trains pour Genève desservent les deux gares. Par contre le choix de la Part-Dieu est net en ce qui concerne la desserte de Grenoble, Chambéry et Annecy, choix géographique. En direction de Valence, les deux gares assurent 10 trains chacune. Nous avons relevé au cours de notre exposé l'éventualité d'éviter Lyon pour ce type de correspondance.

1.5 Quelle connexion pour Satolas ?

Dans l'état actuel des choses, il est bien évidemment plus avantageux pour les stéphanois de se rendre à Satolas par la route sans passer par Lyon. Il est difficilement envisageable de préconiser une connexion avec les bus desservant Satolas au départ de Lyon. Toutefois, la correspondance entre Stélyrail et les cars à destination de Satolas existe aux deux gares, avec des délais variables. Nous verrons plus loin qu'il est nécessaire de prévoir une bonne connexion avec les futures dessertes à l'étude.

1.6 L'arrivée à Lyon par la route

Que ce soit par la Nationale ou par l'autoroute, les stéphanois qui doivent se rendre dans la presqu'île ou à l'ouest de l'agglomération lyonnaise se heurtent au goulot d'étranglement d'Oullins et la Mulatière. Pour ceux qui vont vers l'est le boulevard périphérique et plus tard le contournement est de Lyon sont et seront les principaux axes de passages. Reste à régler le raccordement des deux autoroutes au niveau de Givors qui pose un réel problème.

2. BENEFICIER DES DEVELOPPEMENTS FUTURS DU SYSTEME DE TRANSPORT

Force est de constater que Lyon est actuellement le théâtre d'une véritable explosion de projets en matière de transport. En transports urbains, la question du maillage et du prolongement du réseau en site propre est à l'ordre du jour. Le dossier de la liaison Lyon-Satolas est encore à l'étude. Le développement d'un réseau de transport inter-cités intra-régional, au sein duquel la nouvelle gare de Satolas pourrait jouer un rôle, est également envisagé. Les perspectives de TGV Rhin-Rhône et surtout Lyon-Turin apporteront de nouvelles opportunités et risquent de renouveler la problématique des liaisons régionales. Le contournement Est de Lyon permettra, sous réserve qu'il ne soit pas congestionné, de transiter plus facilement par le noeud lyonnais. Pour plus de détails sur ces différents points nous renvoyons au rapport intermédiaire.

Ces projets de transport intéressent Saint-Etienne à un double titre :

- de nouvelles opportunités peuvent s'offrir aux voyageurs stéphanois par le développement des liaisons régionales, nationales ou internationales ; c'est en ce cas la fonction de plaque tournante de Lyon qui importe et non pas son rôle de pôle régional ;
- la configuration des voies d'accès aux différents réseaux ainsi que la physionomie de l'agglomération lyonnaise vont être quelque peu bouleversées ; l'intérêt des différents points d'entrée dans Lyon peut en être affecté.

Pour Saint-Etienne, la question est alors de savoir comment bénéficier de ces évolutions. Il est assurément prématuré de recommander un accès direct à tel ou tel noeud de transport du réseau de l'agglomération lyonnaise, puisque les possibilités de desserte à partir des différents points risquent d'évoluer fortement au gré de projets qui sont loin d'être figés. En revanche, il importe de se fixer un certain nombre d'objectifs, de les hiérarchiser si besoin, et d'arrêter les caractéristiques requises pour une bonne intégration et connexion des voies d'accès stéphanoises à Lyon, considéré comme un pôle, mais également comme un noeud. Le principe général est relativement simple. Saint-Etienne doit être connecté aux noeuds qui permettent d'assurer :

- une bonne diffusion dans l'agglomération lyonnaise ;
- une bonne connexion au réseau inter-cité intra-régional ;
- une bonne intégration au réseau TGV ;
- et enfin, un accès aisé à Satolas ;

Assurer une bonne diffusion dans l'agglomération lyonnaise suppose, du point de vue des transports en commun, d'avoir une entrée aux points qui jouiront de la meilleure connectivité. A cet égard, les projets de bouclage du réseau en site propre (Perrache - Charpenne - Part-Dieu - Jean Macé) risquent de modifier les caractéristiques actuelles des différents noeuds. Une modification des services en métro peut conférer à Perrache un nouvel attrait, ou au contraire renforcer encore l'intérêt de la Part Dieu.

Une bonne connexion au réseau inter-cité doit reposer sur des trains directs entre Saint-Etienne et d'autres villes de la région, ou, à tout le moins, sur des possibilités de changements aisés, quai à quai, avec de faibles temps d'attente. Ceci suppose probablement que soit réalisée une véritable gare régionale et que donc soit mis fin à l'actuelle dispersion des trains entre les deux gares lyonnaises.

Une intégration satisfaisante au réseau TGV peut être obtenue soit par des correspondances soit par des services directs. Afin de pouvoir bénéficier d'un maximum de services directs, il faut probablement renoncer au privilège tarifaire des stéphanois sur Saint-Etienne - Paris *via* Lyon. Le coût des correspondances doit pouvoir être réduit. Une bonne correspondance à la Part Dieu procurerait, en l'état actuel des choses, un gain de temps appréciable. Des mesures en direction du trafic d'affaire peuvent également être envisagées sur certains services inter-cité (*cf.* chapitre III). L'intégration au réseau TGV conduit à s'interroger sur le mode d'accès à Satolas dans la mesure où peut s'y développer une gare d'interconnexion TGV.

Pour Saint-Etienne, la voie d'accès privilégiée à Satolas est de nature autoroutière. Il est donc capital de veiller à la fluidité des autoroutes autour de Lyon, par le choix des échangeurs, voire par l'instauration de péages sur les nouvelles infrastructures. Il n'en demeure pas moins que pour une minorité d'usagers les transports en commun devront être utilisés. Le développement des services de navettes actuels doit donc être encouragé. Leur performance se trouvera accrue par l'A 46 S. Néanmoins, quelques usagers peuvent être tentés d'utiliser une voie d'accès ferroviaire, ne fût-ce que partiellement. La liaison Saint-Etienne - Lyon doit donc être connectée directement à la desserte en site propre de Satolas. En revanche, revendiquer un accès direct ferroviaire à Satolas ne paraît pas devoir constituer un axe majeur d'une stratégie de transport pour Saint-Etienne. Nous étayons cette assertion sur les éléments suivants :

- un accès direct ferroviaire suppose la réalisation d'une ligne ferrée à grand gabarit et donc des investissements coûteux ; or une infrastructure de cette capacité ne se justifie pas, du seul point de vue de la desserte de l'aéroport ; le faible trafic prévisible (de l'ordre de 2000 passagers par jour selon l'étude de la SETEC) conduirait à de piètres fréquences ; coûteuse socialement, la réalisation d'une telle infrastructure se traduirait par des subventions des collectivités ou des tarifs élevés (sans que l'un empêche l'autre) ;
- la volonté de desservir par fer Satolas conduira à assurer simultanément plusieurs fonctionnalités. L'instauration d'une desserte de la banlieue lyonnaise, peu utile aux stéphanois, aura pour conséquence d'allonger le temps de parcours sur Lyon - Satolas et donc Saint-Etienne - Satolas.

En résumé, le désenclavement de Saint-Etienne repose donc sur :

1- un développement des liaisons Saint-Etienne - Lyon, condition primordiale mais pas suffisante ; l'aménagement des services ferroviaires (augmentation des fréquences et création de nombreux services directs) apparaissant comme prioritaire ; ce renforcement des liaisons devant s'accompagner d'une véritable politique d'aménagement concertée ;

2- une bonne interconnexion à Lyon qui doit être considérée à la fois comme un pôle et un noeud de réseau. A certains égards, la desserte, en ligne, de plusieurs points,

par exemple la Part Dieu et Perrache ou Jean Macé apparaît comme une solution optimale, aux fins de satisfaire simultanément plusieurs fonctionnalités ;

3- un fluidité des voies autoroutières, qui reste le mode d'accès privilégié à Satolas, assurée par une diversification des itinéraires et une régulation de la circulation sur les nouvelles infrastructures.

RESUME DE L'ETUDE

LES ENJEUX DES RELATIONS ENTRE SAINT ETIENNE, LYON ET SATOLAS

La qualité des relations entre Saint Etienne, Lyon et Satolas recouvre à la fois des enjeux de développement et des enjeux d'accessibilité.

Des enjeux de développement économique car Saint Etienne constitue un potentiel de développement important pour la région stéphanoise, pour son arrière pays rural, pour la métropole lyonnaise et l'armature urbaine rhônalpine.

Des enjeux de transport qui se situent sur trois plans différents :

- l'accessibilité à Saint Etienne et à son espace environnant à partir du couloir nord-sud d'échanges intenses et du carrefour lyonnais.
- l'accessibilité à l'Est de l'agglomération lyonnaise, zone en pleine croissance.
- la satisfaction de logiques de déplacement très diverses qui cohabitent sur ces relations.

LES VOIES DE COMMUNICATION DE L'AGGLOMERATION STEPHANOISE : UN ETAT DES LIEUX

La dynamique du développement économique stéphanoise, après une période de reconversion industrielle difficile, repose à l'heure actuelle sur un redressement du tissu industriel, le développement d'un pôle productique, un mouvement de tertiarisation des emplois et une volonté récemment affirmée de coopération des collectivités locales de l'agglomération stéphanoise.

Ces mutations économiques à l'oeuvre font apparaître une nécessité d'ouverture de la région stéphanoise et de complémentarité avec Lyon, et en même temps, une faible mobilité à longue distance des Stéphanois et l'urgence d'une amélioration de l'accessibilité du site.

Des logiques de déplacement entre Saint Etienne et l'agglomération lyonnaise qui sont en évolution et qui répondent à quatre fonctionnalités principales :

- desservir les bassins d'emploi.
- faciliter les échanges entre les deux cités en misant sur leur complémentarité.
- connecter Saint Etienne au reste de la région Rhône-Alpes.
- relier Saint Etienne à la France et à l'Europe.

Liaisons routières : de grosses insuffisances malgré une amélioration considérable depuis 1985

- * Saint Etienne - Lyon : l'accroissement accéléré du trafic menace de saturation l'ensemble de l'itinéraire.
- * Vers l'Est : l'amélioration future des liaisons liée au projet de Contournement Est de Lyon laisse cependant entier le problème du raccordement à Givors, véritable goulot d'étranglement.
- * Vers le Sud : le détour par la Vallée du Gier pourrait être évité par une amélioration du passage au Col de la République.

Liaisons ferroviaires : un passage obligé par Lyon

- * Saint Etienne - Lyon : STELYRAIL, potentiel à renforcer, comporte une double vocation de desserte de banlieue et de liaison intercité et satisfait mal les deux types de besoins de déplacement.
- * Saint Etienne - Paris : en dehors des TGV directs, le voyage à Paris entraîne une rupture de charge en gare de Lyon. Le passage du TGV au STELYRAIL constitue alors un choc pour l'utilisateur qui déplore la mauvaise qualité relative du service sur la portion Lyon-Saint Etienne.
- * de Saint Etienne aux autres villes régionales : ces liaisons souffrent de temps d'attente en correspondance à Lyon qui peuvent être dissuasifs.

Liaisons aériennes : la concurrence de Satolas et des aéroports parisiens

- * Saint Etienne - Paris : cette liaison directe, déjà ancienne, répond à une clientèle exigeante, surtout depuis la concurrence du TGV. Par ses horaires, elle favorise plutôt les déplacements de Parisiens à Saint Etienne.
- * Pour l'accès aux autres métropoles françaises, l'aéroport de Saint-Etienne-Bouthéon est en concurrence avec Satolas pour l'est et le sud de la France et avec Orly pour le quart nord-ouest. Pour les destinations intercontinentales et européennes, les aéroports de Satolas et Roissy sont plus avantageux pour les Stéphanois.
- * Saint Etienne - Satolas : la liaison est assurée depuis peu par un service d'autocar sur autoroute qui s'avère très attractif mais par rapport aux taxis, très coûteux.

SCENARIOS POUR SAINT ETIENNE - LYON

L'existence d'une bonne liaison entre Saint Etienne et Lyon revêt une importance capitale pour nombre de fonctionnalités du système de communication stéphanois.

LES ELEMENTS DU DEBAT

Les caractéristiques de la liaison STELYRAIL le place de façon intermédiaire entre une liaison de type banlieue (RER) et un omnibus régional. La liaison offre un nombre d'aller-retours, une amplitude et une fréquence en heure de pointe non négligeables.

Cependant, le service reste mal adapté à la demande exprimée sur la liaison. Plus de la moitié des voyageurs effectue le trajet de bout en bout. Or, les services directs quotidiens sont en faible nombre.

L'évolution du trafic ferroviaire s'est traduit par une forte progression qui s'atténue cependant depuis le début de la décennie. Les déplacements domicile-travail occupent une part croissante du trafic total.

Ainsi, la croissance future du trafic ferroviaire repose en grande partie sur l'évolution des migrations de travail. Une hypothèse de croissance de trafic peut être fixée entre 2 et 4% par an et correspondrait à un excédent de recettes compris entre 17,5 et 40 MF.

Le trafic routier connaît à l'heure actuelle une croissance accélérée qui risque de se prolonger encore quelques années.

Les projections de trafic à l'horizon 2000 montrent que les différentes autoroutes qui intéressent Saint Etienne sont menacées de saturation. Seul un report

modal d'une partie des déplacements sous l'impulsion d'un développement de l'offre ferroviaire pourra assurer aux infrastructures autoroutières la fluidité nécessaire.

La valorisation monétaire des gains de temps potentiels pour l'utilisateur permet d'évaluer une partie des bénéfices issus d'un développement des infrastructures de transport sur la liaison Saint Etienne-Lyon.

Quelques ordres de grandeurs :

- un gain de temps de 10 mn sur la liaison ferroviaire représente en 1988 une valeur d'environ 20 MF par an.
- pour la voiture particulière, un gain de temps de 10 mn représente une valeur monétaire comprise entre 60 et 160 MF par an.
- en termes de dépenses liées à l'exploitation du service ferré, un gain de temps de 10 mn procure une économie d'environ 7 MF par an.

LES SCENARIOS DE POLITIQUE DE TRANSPORT

Différentes stratégies s'offrent aux instances locales. Elles seront présentées sous la forme de quatre scénarios de politiques de transport, qui envisagent des degrés d'intervention et d'investissement croissant.

Le fil de l'eau

Cette politique de transport peut se définir comme l'absence de toute mesure nouvelle. Elle entraîne les évolutions suivantes :

- * la liaison ferroviaire : détérioration de la qualité de service (inconfort, lenteur) et aggravation de l'inadéquation entre l'offre réalisée et la demande de transport intercity (surcharge en heure de pointe, desserte insuffisante de la Part-Dieu et moindre intérêt de l'arrivée à Perrache).
- * les accès routiers : accroissement de la congestion aux entrées des deux agglomérations et à l'échangeur de Givors-Chasse.
- * l'impact sur Saint Etienne : dans un tel scénario le système de transport est un facteur limitant du développement des agglomérations. Il est susceptible d'enrayer la dynamique du développement du tissu entrepreneurial local et d'engendrer, par une hiérarchisation croissante entre les deux villes, un appauvrissement des fonctions urbaines stéphanoises.

Les réponses au coup par coup

Il s'agit ici d'apporter des réponses ponctuelles aux carences du système de transport. Sous certains aspects, ce scénario s'apparente à la politique actuelle.

- * la politique ferroviaire : renforcement de la desserte en fonction des besoins exprimés par une augmentation des fréquences et des services directs sans affecter la desserte des villes intermédiaires.
- * la politique routière : résorption des points noirs lorsqu'ils apparaissent.
- * l'impact global : dans ce scénario, l'autoroute est quasiment en état de congestion chronique et les usagers des transports en commun ont un sentiment d'insatisfaction permanente. Le système de transport n'améliore pas fondamentalement la qualité des accès à Saint Etienne et tend à être un facteur limitant du développement économique du pôle stéphanois de façon analogue au scénario au fil de l'eau.

La gestion dynamique

Le souci d'anticipation des instances locales se traduit par un certain nombre de mesures susceptibles d'améliorer la qualité de la liaison Saint Etienne-Lyon.

- * la politique ferroviaire se concrétise par une action globale portant simultanément sur les points suivants :
 - une intensification des fréquences STELYRAIL,
 - la gestion du problème des deux gares lyonnaises par la mise en place d'un hub ferroviaire au sud de Lyon,
 - des mesures spécifiques en faveur de la mobilité d'affaire améliorant la qualité et l'image de la prestation de service,
 - l'instauration d'un conventionnement dynamique prévoyant un intéressement de l'exploitant à l'amélioration du service.
- * la politique routière vise à améliorer la fiabilité des accès routiers par une politique globale de circulation prévoyant :
 - une diversification des itinéraires routiers par l'amélioration des liaisons parallèles
 - une politique de gestion de la circulation par l'installation de système d'information et de signalisation des encombrements.
- * l'impact global : cette politique permet une amélioration sensible des relations entre Saint Etienne et Lyon sans toutefois nécessiter de moyens financiers considérables.

Le pari du développement

Ligne d'action maximale, ce scénario suppose la réalisation d'infrastructures nouvelles dans le domaine du fer et de la route. Il s'insère dans une politique globale de développement du chapelet urbain entre Saint Etienne et Lyon.

- * La politique routière : doublement des accès autoroutiers et notamment de l'autoroute A 47, axe stratégique majeur pour Saint Etienne, suivant un nouvel itinéraire au sud de l'Ouest lyonnais évitant les points noirs existants et traversant un environnement agréable.
- * La politique ferroviaire : construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire améliorant très sensiblement le confort, la rapidité et l'image du service.
- * L'impact en terme de développement : s'insérant dans une politique d'aménagement dynamique de la zone Saint Etienne-Lyon, la liaison joue le rôle d'un axe structurant privilégié attirant en termes de localisation d'emplois et de logements. Ce scénario déboucherait sur une vaste région urbaine Saint Etienne-Lyon formant une sorte de conurbation multipolaire.

En dépit de faibles perspectives de rentabilité sociale que pourrait présenter le développement d'infrastructures nouvelles, la portée stratégique de ce scénario, véritable pari du développement, n'en demeure pas moins considérable pour Saint Etienne, pour Lyon et pour la région Rhône-Alpes.

EN CONCLUSION : en dehors de l'amélioration primordiale de la liaison Saint Etienne-Lyon, la qualité des connexions aux deux agglomérations ainsi qu'au pôle spécifique de Satolas est capitale et doit être envisagée à la fois au regard de la situation actuelle et des développements futurs du système de transport autour de l'agglomération lyonnaise.

BIBLIOGRAPHIE

RAPPORTS ET ETUDES

AGURCO, Département du Rhône, REGION Rhône-Alpes - Satolas, pôle international de communications. Eléments pour une stratégie globale. Lyon, février 1990, 82 pages.

AGURCO, RUL, SYTRAL - Les transports en commun dans l'agglomération et la région lyonnaise. Mars 1988, 30 pages.

BONNAFOUS (A.), LE NIR (M.), ROUTHIER (J.L.), THIBAUD (S.) - Le transport régional intercités en Rhône-Alpes. Rapport de synthèse, LET, mars 1989, 26 pages.

CCI de Saint-Etienne-Montbrison - La Loire en chiffres : 3 arrondissements, 40 cantons, 27 communes. Note de conjoncture n°5, 4ème trimestre 1989, 45 pages.

CETE de LYON, DRE Rhône-Alpes, REGION Rhône-Alpes - Région Urbaine de Lyon, flux de transport sur coupures à l'horizon 2000 et 2010. Rapport de synthèse, avril 1990, 75 pages.

CETE de LYON, DRE Rhône-Alpes - L'impact du prolongement TGV sur la desserte ferrée Rhône-Alpes. Avril 1989, 63 pages.

CETE de Lyon, DRE Rhône-Alpes - L'impact du prolongement TGV sur les transports régionaux. La gare de Satolas. Avril 1989, 41 pages.

CETE de Lyon - Aéroport de Satolas enquête auprès des passagers du 18 au 24 juin 1988. Septembre 1988, 189 pages + annexes.

COMITE d'EXPANSION ECONOMIQUE de la LOIRE - Bilan socio-économique de la Loire. Avril 1988, 3ème édition, 361 pages + annexes.

CONSEIL GENERAL et DDE du Rhône, Comité de pilotage Lyon-Satolas - Liaison ferroviaire régionale Lyon-Satolas. Mars 1988, 61 pages.

CRETTEL - Prospective des plateformes aériennes et stratégies possibles pour Saint-Etienne. Expertise réalisée par M. BELOTTI, avril 1990, 13 pages.

DDE Loire - Schéma Départemental de Transports Collectifs. Novembre 1986, 41 pages + annexes.

EPURES - L'évolution du chômage dans la Loire de 1978 à 1988. Etude réalisée par G. BESSON, octobre 1989, 48 pages + annexes.

EUROMAR - Mobilité à longue distance de la population stéphanoise. Saint Marcellin en Forez, 1989, non paginé.

INUDEL Rhône-Alpes - La desserte interville en région Rhône-Alpes. Compte-rendu de la journée d'étude du 22 septembre 1989. Décembre 1989, 68 pages + documents complémentaires.

INUDEL Rhône-Alpes - Enquête sur l'impact régional du projet Satolas. Mars 1989, 23 pages.

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS - Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Actes du Colloque de Lyon, LET, octobre 1989, 388 pages.

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS - Les effets de l'autoroute sur la localisation des entreprises. Le cas de Dijon et de Chambéry, 1990.

LASSERRE (J.C.) - Lyon et Montréal, deux villes-seuils sur de grands corridors fluviaux. Article publié dans Résonances n°43, octobre 1989, pp 9-19.

REGION Rhône-Alpes - Résultats d'exploitation de liaisons ferroviaires régionales en 1988. Document FC12K (voyages, recettes, Voyageurs/kilomètre), 1988, 45 pages.

REGION Rhône-Alpes - Potentialités de développement de l'aéroport de Satolas desservi par fer. Synthèse de l'étude, tome 1, octobre 1988, 31 pages.

SGAR - Rhône-Alpes, une prospective. Rapport au Préfet de Région et au Président de Conseil Régional, décembre 1988, 69 pages + annexes.

SEPAL - Lyon 2010, un projet d'agglomération pour une métropole européenne. Octobre 1988, 193 pages + annexes.

SEPAL - Projet de schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. Rapport de présentation, octobre 1989, pages.

SNCF Région de Lyon - Le bassin d'emploi stéphanois. Décembre 1989, 18 pages + annexes.

SNCF Région de Lyon - Comptages trains régionaux Lyon-Saint-Etienne. Septembre-octobre 1989, document statistique.

SYTRAL - Plan de déplacements urbains : le diagnostic. Dossier technique préparatoire, mai 1986, 141 pages.

MEMOIRES ET THESES

DEMOTZ (P.) - Lyon, double centre d'échanges ferroviaires inter et intra régionaux. Université Lyon III, Mémoire de Maîtrise de Géographie et d'Aménagement du Territoire, 1986, 158 pages + annexes.

JEANNIN (O.) - Analyse des comportements de déplacements régionaux des ménages. Application à la région Rhône-Alpes. Université Lumière Lyon II, Thèse de Doctorat en Economie des Transports, L.E.T., 1988, 163 pages + annexes.

LIOGIER (P.E.) - Le chemin de fer et l'aménagement à l'échelle régionale : Stelyrail, un métro interurbain. Universités de Saint-Etienne et de Lyon II, Mémoire de DEA en Géographie et Aménagement du Territoire, 1984, 101 pages.

POMMATAU (H.), SCHEOU (B.), VERNET (I.) - Préenquête : la demande de transport aérien dans la région Rhône-Alpes. Université Lumière Lyon II, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, Maîtrise d'économétrie, 1988-1989, 48 pages.

SABOT (E.) : un tramway dans la ville : l'exemple Stéphanois. Université Lumière Lyon2, mémoire de D.E.A., 1988, 136 pages.

REVUES CONSULTEES

ATOUT RHONE, la revue du Conseil Général, "Les transports dans le Rhône", n°7, septembre-octobre 1988, pp 15-18.

AUJOURD'HUI SAINT ETIENNE, le magazine des Stéphanois.

LE MONITEUR DES BTP, 4 mai 1990, n°4510 : "Saint-Etienne, plus proche de Lyon", p. 107.

TRANSPORT PUBLIC, "Loire : une liaison particulière !", février 1989, pp 11-12.

LA VIE DU RAIL, "Stelyrail an 10, un bon bilan à consolider", octobre 1984, pp 10-11.

LA VIE DU RAIL, n°2242, 26 avril 1990, pp. 10-18 : "La France des TER".

LISTE DES PERSONNALITES RENCONTREES
--

MAIRIE de Saint-Etienne, Monsieur **THIOLLIERE**, adjoint au maire, chargé des transports et des relations avec la ville,

CCI, Monsieur **COURBEY**, service des études générales

EPURES, Madame **LARMAREAU**, Madame **GAY**, Monsieur **RAHON**

Agence de voyage **RIVOIRE**, Monsieur **GIRATION** et Madame **CHEBANCE**

SNCF, région de Lyon, Cours de **VERDUN** : Messieurs **DARCY** et **VALERY**

AIR-INTER : aéroport de **BOUTHEON** : Madame **CLEMENT**

Europe Limousines, navettes Saint-Etienne-Satolas : Monsieur **CAPUTEAU**

CRESAL, Monsieur **DE BANVILLE**

UNIVERSITE : Monsieur **BONNEVILLE** et Monsieur **VANT**, géographes, Professeurs à l'Université Lumière Lyon 2, résidant à Saint-Etienne

NEYRET TISSAGE : Monsieur **NEYRET**, PDG.

CASINO : Madame **LENORMANT**. **M.BEAUCHAMP**, directeur de Transport et logistiques et **M.DELEDOA**, directeur adjoint, **M.MELINA**, transports internationaux et les services : Etudes et Statistiques et Publicité et communication

CHAPITRE I - LES ENJEUX DES RELATIONS ENTRE SAINT-ETIENNE, LYON ET SATOLAS	5
I. LES ENJEUX EN TERMES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	5
1. Saint-Etienne, un centre dynamique pour la région stéphanoise.	6
2. Saint-Etienne, pôle pour son arrière pays rural.	6
3. Saint-Etienne, un pôle important de l'armature urbaine dans la région Rhône-Alpes.	6
4. Quelles actions ?	7
II. LES ENJEUX EN TERMES DE DESSERTE	7
1. La desserte de Saint-Etienne et de son espace environnant	9
2. Le problème est aggravé par le déplacement du centre de gravité de l'agglomération lyonnaise vers l'Est	10
3. Des diverses fonctionnalités de la liaison Saint-Etienne-Lyon-Satolas aux stratégies à envisager	11
CHAPITRE II- LES VOIES DE COMMUNICATION DE L'AGGLOMERATION STEPHANOISE : UN ETAT DES LIEUX	13
I. LES MUTATIONS EN COURS DE L'AGGLOMERATION STEPHANOISE	13
1. Rappel de l'histoire récente : la fin du déclin	13
2. La reprise	14
2.1. Le redressement industriel	14
2.2. Le pôle productique	15
2.3. Un mouvement de tertiarisation des activités économiques et de l'emploi	15
2.4. Une volonté de coopération	16
II. LES RELATIONS AU DEPART DE SAINT-ETIENNE	16
1. Les fonctionnalités et leurs évolutions	19
1.1 Desservir les bassins d'emplois : une fonction qui se renforce	19
1.2 Faciliter les échanges marchands entre agglomérations	21
1.3 Connecter Saint-Etienne au reste de la région Rhône-Alpes	21
1.4 Relier Saint-Etienne à la France et à l'Europe	22
2. Présentation générale de l'offre	23
3. Diagnostic sur les liaisons routières : de grosses insuffisances	24
3.1. L'autoroute Lyon-Saint-Etienne : jusqu'à quand l'asphyxie ?	25
3.2. Vers Grenoble, Chambéry, Annecy et Genève : contourner l'obstacle.	26
3.3. Vers le Sud : l'appel de la République.	26
4. Diagnostic sur la liaison ferroviaire : Lyon, point de passage obligé	28
4.1. STELYRAIL : un potentiel à renforcer	29
4.2. De Paris jusqu'à Saint-Etienne par le TGV	30
4.3. De Saint-Etienne vers les autres villes régionales : à Lyon, tout le monde descend !	30

5. Diagnostic sur les liaisons aériennes	31
5.1. Saint-Etienne-Paris	32
5.2. Concurrence de Satolas et d'Orly pour l'accès aux autres métropoles françaises.	33
5.3. Concurrence de Satolas et des aéroports de Paris pour le trafic international.	33
5.4. Liaison Saint-Etienne-Satolas : la suprématie des taxis encouragée par la municipalité	33
CHAPITRE III - SCENARIOS POUR SAINT-ETIENNE-LYON	37
I. Les éléments du débat	37
1. Caractérisation de la liaison ferroviaire Saint-Etienne - Lyon	37
2. Tendances d'évolution : premières esquisses	40
2.1. Le trafic ferroviaire	40
2.2. Le trafic en voiture particulière	41
3. L'évaluation monétaire des gains de temps potentiels	41
II. Scénarios pour Saint-Etienne - Lyon	43
1. Le fil de l'eau	43
1.1. Les transports en commun	43
1.2. Les accès routiers	43
1.3. L'impact sur Saint-Etienne et Lyon	44
2. Le pari du développement	45
2.1. Le doublement des accès autoroutiers	45
2.2. Une nouvelle infrastructure ferroviaire	46
2.3. La formation d'une conurbation multi-polaire	46
2.4. Degré de pertinence et intérêt d'un tel scénario	47
3. Les réponses au coup par coup	48
3.1. La politique ferroviaire	48
3.2. La politique routière	48
3.3. Commentaires	48
4. Une gestion dynamique	49
4.1. La politique ferroviaire	49
4.2. L'amélioration de la fiabilité des accès routiers	50
Conclusions	51
CONCLUSION	53
1. LES CONNEXIONS ACTUELLES.	53
1.1. La connexion avec le bassin d'emploi stéphanois	53
1.2. Quelle gare pour Saint-Etienne ?	54
1.3. Quelle gare à Lyon pour le trafic inter-cité ?	55
1.4. Quelle gare à Lyon pour les liaisons inter-régionales?	55
1.5. Quelle connexion pour Satolas ?	55

TABLE DES MATIERES	69
1.6 L'arrivée à Lyon par la route	56
2. BENEFICIER DES DEVELOPPEMENTS FUTURS DU SYSTEME DE TRANSPORT	56
RESUME	59
BIBLIOGRAPHIE	63
LISTE DES PERSONNALITES RENCONTREES	66
TABLE DES MATIERES	67