



**HAL**  
open science

## Réflexion sur les conséquences en matière d'aménagement des principaux projets d'infrastructure de transport réalisables en Rhône-Alpes à l'horizon 95

François Plassard, Maurice Bernadet, Alain Bonnafous, Marie-Andrée  
Buisson, Jean-Claude Lasserre

### ► To cite this version:

François Plassard, Maurice Bernadet, Alain Bonnafous, Marie-Andrée Buisson, Jean-Claude Lasserre. Réflexion sur les conséquences en matière d'aménagement des principaux projets d'infrastructure de transport réalisables en Rhône-Alpes à l'horizon 95. LET (France). 1987, pp.25. halshs-04106454

**HAL Id: halshs-04106454**

**<https://shs.hal.science/halshs-04106454>**

Submitted on 25 May 2023

**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.

Laboratoire d'Economie des Transports  
Unité Associée au CNRS  
Université Lumière-Lyon 2  
16, quai Claude Bernard  
69007 LYON

REFLEXION SUR LES CONSEQUENCES EN MATIERE D'AMENAGEMENT  
DES PRINCIPAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT  
REALISABLES EN RHONE-ALPES A L'HORIZON 95

Recherche menée pour le compte du  
S.G.A.R. Rhône-Alpes

sous la responsabilité de François PLASSARD

par  
Maurice BERNADET  
Alain BONNAFOUS  
Marie Andrée BUISSON  
Jean Claude LASSERRE  
François PLASSARD

Octobre 1987

Cette recherche sur les conséquences possibles de projets d'infrastructures de transport sur l'aménagement de la région Rhône-Alpes a un caractère exploratoire. Elle vise à dégager, à partir de la recension des effets connus des infrastructures, les effets potentiels sur Rhône-Alpes des différents projets et à mettre en évidence les enjeux les plus importants. L'horizon retenu est la fin de siècle. La réflexion porte sur la situation de la région pour l'ensemble des modes de transport : les effets qui peuvent apparaître sont le fruit, le plus souvent, de l'accumulation des infrastructures et de la perception par les usagers de leur complémentarité. C'est pourquoi nous avons examiné rapidement la situation de tous les modes de transport présents en Rhône-Alpes (routier, ferroviaire, fluvial et aérien) pour préserver une vision globale des effets potentiels.

Après avoir rappelé les effets connus et admis des infrastructures de transport sur l'activité économique et l'organisation de l'espace, nous présenterons les effets potentiels mode par mode, pour dégager en conclusion les principaux enjeux qui nous semblent en résulter.

## I. LES EFFETS DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.

Dans l'ensemble des effets connus, il importe de distinguer les effets liés à la réalisation des infrastructures, les conséquences sur les conditions de déplacement (effets directs) et enfin les transformations dans l'organisation de l'espace régional.

### A. Les effets de construction.

Comme tous les grands travaux, la construction d'infrastructures de transport a des conséquences sur l'activité économique par le supplément de commandes qu'elle entraîne, et donc par les revenus distribués dans la région. Mais il n'est pas possible, en l'état actuel de nos connaissances, de les connaître avec précision pour la seule région Rhône-Alpes : en effet les retombées régionales d'un marché donné ne peuvent être connues avec précision en raison des fuites inter-régionales.

Pourtant, par l'importance des travaux qui se dérouleront d'ici la fin du siècle dans la région Rhône-Alpes, les conséquences sur l'activité économique ne devraient pas être négligeables :

- construction de plus de 200 kilomètres d'autoroutes dans la région, sans compter les aménagements à 2x2 voies des routes principales ;
- construction envisagée de 120 kilomètres de ligne nouvelle à grande vitesse ;

- construction des infrastructures liées aux aménagements des barrages de Loyettes et de Miribel et au contournement de Mâcon.

Ce sont donc des flux très importants qui auront pour origine des travaux réalisés en Rhône-Alpes, dont le montant peut être estimé à une quinzaine de milliards de francs d'ici à l'an 2000.

### B. Les effets sur le trafic

La mesure des effets sur le trafic n'est pas directement l'objet de cette réflexion, mais on ne peut toutefois les passer complètement sous silence puisque la région Rhône-Alpes est traditionnellement une région de transit.

On distingue traditionnellement dans les effets des infrastructures trois types de flux :

- les déplacements internes à Rhône-Alpes,
- les déplacements entre Rhône-Alpes et l'extérieur,
- le transit : les projets de contournement de Lyon par autoroute et par TGV s'inscrivent dans ce cadre.

Cette distinction facile et éclairante sur bien des aspects recouvre en réalité des enjeux parfois contradictoires : c'est ainsi qu'il y a conflit pour l'usage des infrastructures entre le trafic de transit et les trafics locaux.

### C. Les conséquences sur l'organisation spatiale des activités.

Les nombreux travaux qui ont été menés sur ce thème tant en France qu'à l'étranger, aussi bien pour les autoroutes que pour le Train à Grande Vitesse, permettent de dégager quatre conclusions sur lesquelles l'accord semble s'être fait :

1. Il est admis maintenant, ce qui n'était pas le cas dans les années 1970, que la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport n'a pas d'effets automatiques sur l'aménagement du territoire : les effets dépendent de l'usage qui en est fait. Les conséquences qu'elle peut faire apparaître nécessitent la mise en place de stratégies d'utilisation de cette infrastructure de la part des entreprises comme de la part des collectivités territoriales.

2. Pour décider du choix d'une nouvelle localisation ou d'une délocalisation, les entrepreneurs semblent raisonner davantage en fonction de la présence simultanée de plusieurs modes de transports : la présence d'une nouvelle infrastructure unique n'est pas suffisante pour attirer les entreprises. Il convient toutefois de rappeler que les facilités de transport ne sont pas les éléments les plus importants dans le choix de localisation : la fiscalité, la main d'oeuvre, la disponibilité de bâtiments et de terrains, le cadre de vie, sont présentés par les entrepreneurs comme plus importants que les seules conditions de transport.

3. L'absence d'infrastructures de transport dans certaines zones peut générer de véritables situations d'exclusion. Aussi pourrait-on dire que c'est moins la présence d'une infrastructure lourde de transport que son absence qui structure l'espace. Il importe donc d'être plus attentif au

devenir des zones dépourvues d'infrastructures qu'à celui des régions bien desservies.

4. La réalisation d'infrastructures nouvelles a considérablement accru l'accessibilité de certains points du territoire. C'est pourquoi il convient le plus souvent de raisonner maintenant en termes d'accessibilité relative plus qu'en termes d'accessibilité absolue. Les comportements de déplacement ont alors tendance à se déterminer sur les conditions de transport les meilleures, entraînant une désaffection des modes moins performants. C'est ainsi que l'introduction du TGV a entraîné, semble-t-il, un certain abandon des trains régionaux, les utilisateurs préférant alors l'automobile. Cette dévalorisation est accentuée par le fait qu'il y a parfois dégradation absolue de la qualité des relations.

C'est dans ce contexte qu'il faut tenter de situer l'impact possible des diverses infrastructures qui seront construites en Rhône-Alpes d'ici l'an 2000.

## II. LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIERES

Le réseau pris en compte est le réseau existant en 1987 complété par les principaux aménagements suivants :

- contournement de Lyon (A 46 Nord, CD 300, A 46 Sud),
- autoroutes A 40 et A 42 terminées,
- autoroute A 49 (Veurey-Romans) avec aménagement sur place à 2x2 voies de Valence à Romans,
- autoroute A 43 prolongée jusqu'à Albertville et Saint Michel de Maurienne,
- déviation de Saint Chamond
- autoroute Balbigny-Tarare-Anse complétée par un aménagement sur place 2x2 voies de la RN 82 (Roanne-Balbigny),
- autoroute Grenoble-Sisteron-Aix,
- élargissement à 2x3 voies des autoroutes A 6 et A 7.

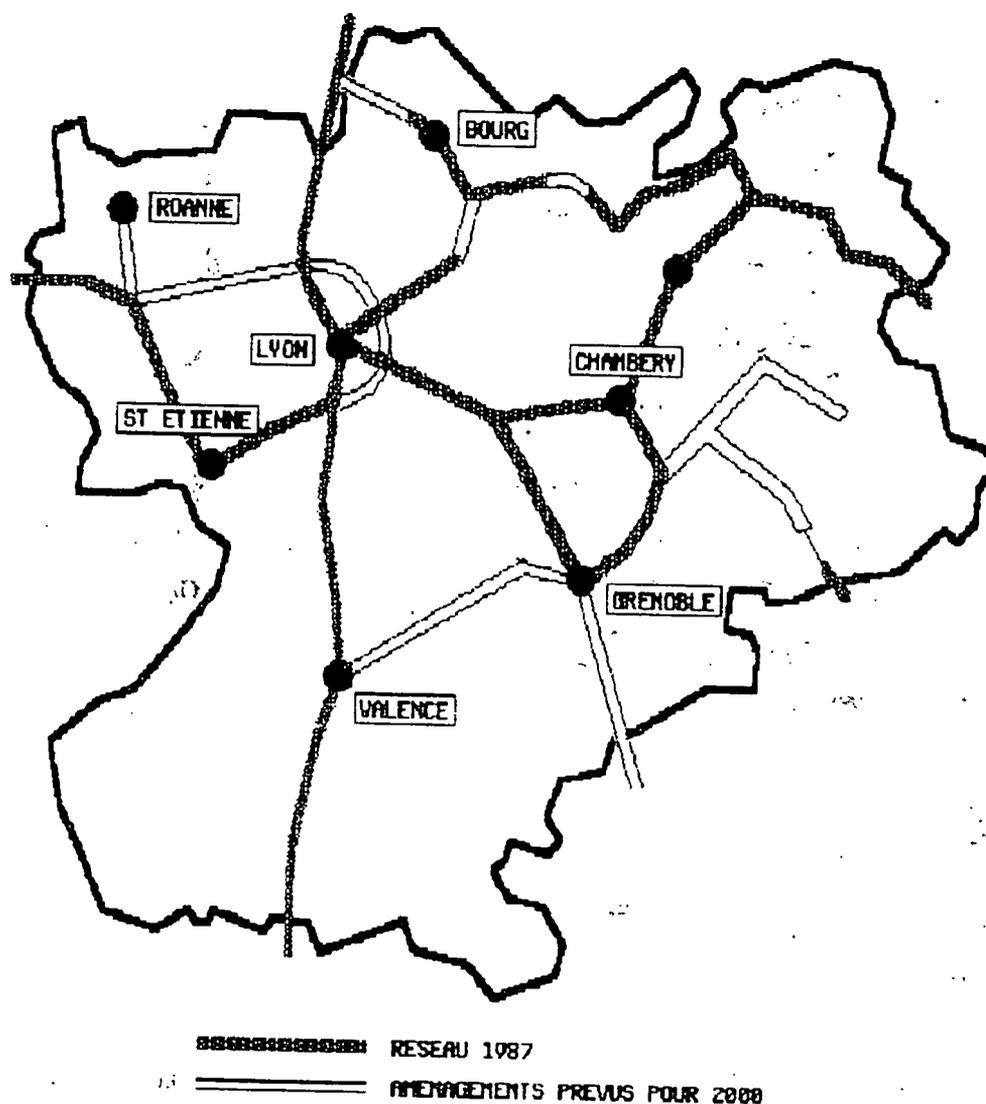
La carte 1 (source CETE Lyon) montre l'évolution du réseau autoroutier entre 1987 et 2000.

### A. Les relations intra-régionales

Le tracé des isochrones au départ des principales villes de la région ne fait pas apparaître de distorsions spatiales particulières ; il montre une amélioration de l'accessibilité par extension des aires dans une limite de temps donné. Ces tracés ne peuvent mettre en évidence la mauvaise accessibilité des petites régions situées géographiquement à l'écart des tracés autoroutiers, car les informations disponibles ne concernent que les chefs lieux de département et quelques grandes destinations.

Les principaux flux à l'origine des villes de la région ont, comme le montre la carte 2, pour destination des villes de la région. Les relations avec les centres plus éloignés ne représentent que des flux bien moins importants. Le réseau autoroutier régional est donc bien adapté

Carte 1 - Les infrastructures autoroutières Rhône-Alpes



à ce trafic, en capacité et en liaisons. Mais il faut nuancer cette appréciation par la prise en compte du trafic de transit.

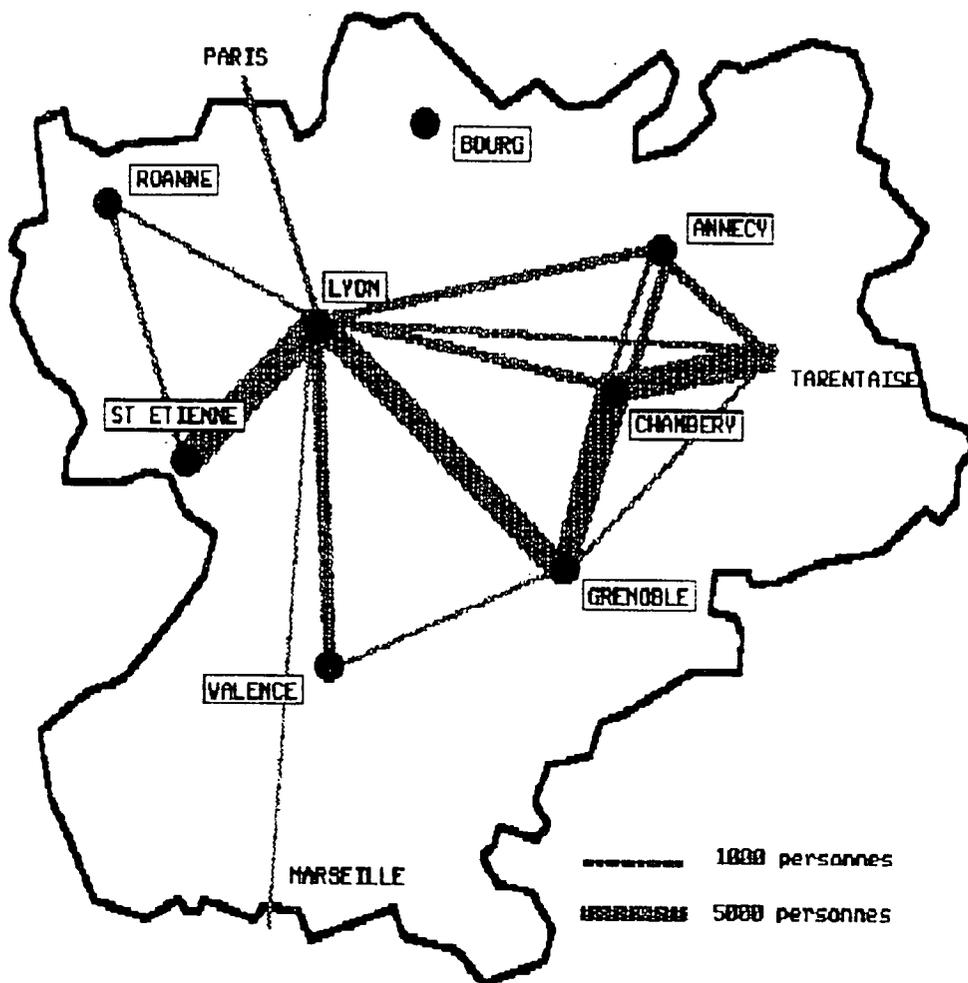
Globalement les développements prévus des infrastructures autoroutières à l'horizon 2000 mettent en évidence quatre enjeux :

- l'évolution des disparités régionales,
- l'importance du contournement est de Lyon,
- la place de Lyon dans le réseau autoroutier,
- les péages.

### 1. L'évolution des disparités régionales

La région Rhône-Alpes a un réseau autoroutier très dense qui la place en tête des régions françaises. Mais ce réseau ne concerne pas également tout l'espace rhône-alpin : on voit se confirmer une certaine dualisation de la région.

Carte 2 - Les principaux flux intra-régionaux

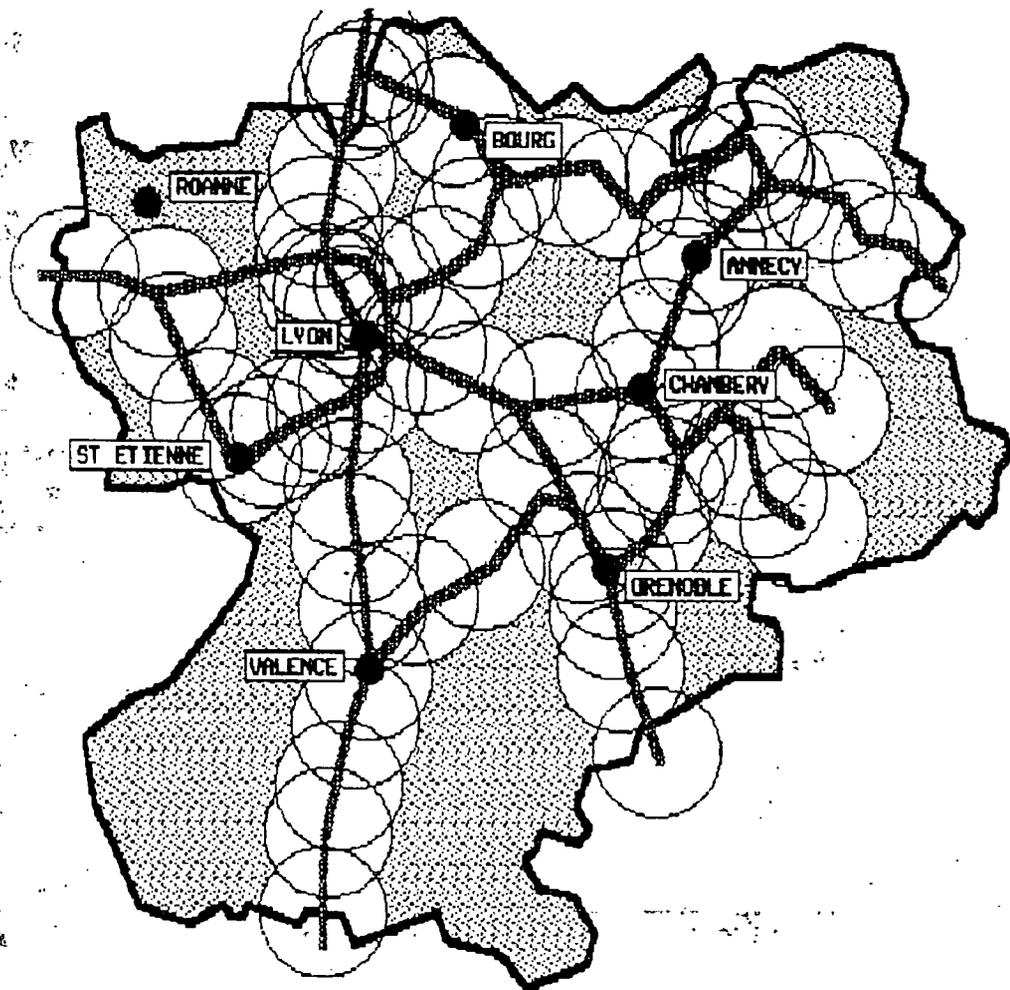


DEPLACEMENTS INTERAGGLOMERATIONS DE PERSONNES  
 Nombre de voyageurs 1 sens JRA 1986  
 (Source : CETE LYON)

En effet en 1987 l'essentiel du réseau se situe à l'est de l'axe Rhône-Saône et au nord d'un axe Grenoble-Valence ; seule l'autoroute Lyon-Saint Etienne-Clermont-Ferrand ouvre le réseau en direction de l'ouest. Les améliorations prévues renforcent en grande partie cette structuration comme on peut le voir sur la carte 3 : les cercles représentent une distance de 30 kilomètres autour des échangeurs. On découvre que tous les grands pôles urbains de la région sont bien reliés entre eux, mais quelques zones demeurent à l'écart :

- le Chablais,
- le Haut-Beaujolais,
- le Bugey,
- le fond des vallées de la Tarentaise et de la Maurienne,
- l'essentiel de la Drôme et de l'Ardèche

Carte 3 - Les zones d'influence des échangeurs routiers



CHAQUE CERCLE REPRESENTE UNE AIRE DE 30 KM. AUTOUR DES ECHANGEURS

En revanche les aménagements relient bien la région de Roanne et de St Etienne à Lyon et au nord-est de la région Rhône-Alpes. On peut donc se demander si, à terme, on ne verra pas s'accroître une division entre d'une part les départements du Rhône, de l'Isère et des Savoie et d'autre part la Drôme et l'Ardèche.

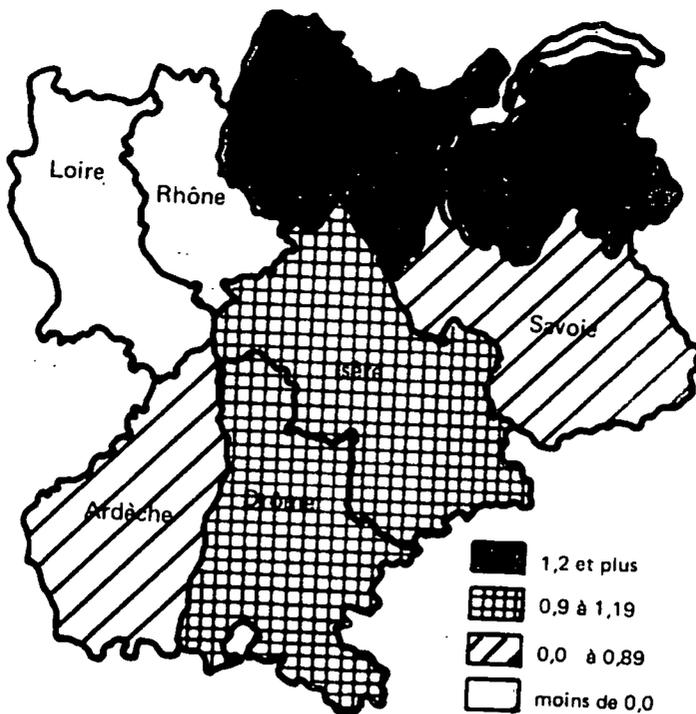
Cette division ne correspond pas exactement aux clivages prévus dans la croissance de la population et des emplois, comme le montrent les deux cartes suivantes (4a et 4b) : la Drôme, selon les prévisions de l'INSEE, risque de connaître une croissance de la population et des emplois supérieure à la moyenne régionale.

## 2. L'importance du contournement est de Lyon,

Dans la seule optique régionale, la réalisation du contournement est de Lyon améliore considérablement les liaisons aussi bien nord-sud qu'est-ouest. Cette nouvelle infrastructure ne prend cependant tout son sens qu'avec la réalisation de la liaison Anse-Balagny.

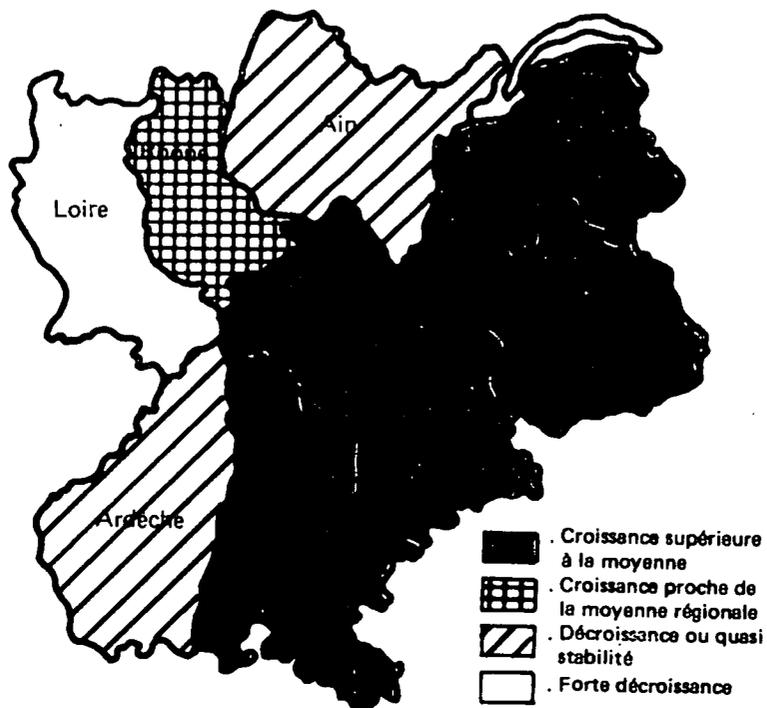
Carte 4a - Evolution de la population totale entre 1982 et 2000  
taux de variation annuel moyen

Source : INSEE - PRUDENT



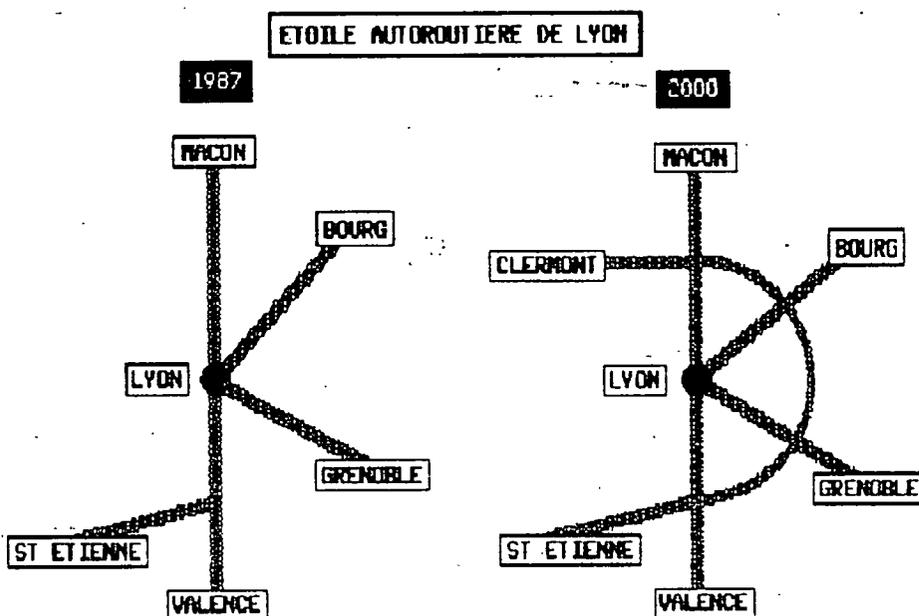
Carte 4b - Evolution des emplois du 1.1.1985 au 1.1.1991  
taux annuel moyen de variation

Source : I.N.S.E.E.



Deux carrefours importants risquent de connaître avec le contournement un développement important : celui de Givors et celui d'Anse. Il nous paraît donc indispensable que les collectivités locales soient en mesure de maîtriser l'utilisation de l'espace pour éviter un développement anarchique. Des études plus précises mériteraient sans doute d'être conduites pour prévoir des mesures d'accompagnement.

La réalisation du contournement va modifier progressivement la place de Lyon dans l'ensemble du réseau autoroutier régional. A l'heure actuelle, ce dernier est construit en étoile autour de Lyon qui est ainsi un point de passage obligé : les améliorations prévues effacent en grande partie cette structure en créant quelques rocade, accroissant ainsi le nombre de noeuds du réseau et permettant d'éviter Lyon plus facilement. Lyon reste toutefois un carrefour très important puisqu'il passe d'une structure à cinq branches à une nouvelle à six branches comme le montre le schéma ci-dessous.



Mais le maillage régional ne sera toutefois pas complet à l'horizon 2000 : les liaisons de Grenoble et de Chambéry vers Bourg resteront difficiles. La nécessité se fait sentir d'un barreau supplémentaire entre la région de Pont d'Ain et le carrefour de Coirannes. De la même façon, les relations de Valence vers St Etienne et Le Puy ne sont pas assurées par autoroute.

### 3. Les péages

Une inconnue reste de taille pour évaluer les conséquences éventuelles des nouvelles infrastructures autoroutières, celle du montant du péage. Il déterminera en particulier le trafic sur le contournement de Lyon qui peut varier, selon les estimations du CETE de Lyon, de un à trois en fonction du montant retenu. Les tarifs pratiqués sur les nouveaux tronçons autoroutiers seront aussi déterminants pour les transpor-

teurs routiers : les 60 centimes au kilomètre de Reims-Strasbourg sont considérés par les professionnels comme prohibitifs. La question des péages est donc inséparable des problèmes d'encombrement qui seront évoqués plus loin.

#### 4. L'accès aux stations de sports d'hiver

Le problème de l'accès aux stations dépasse la seule dimension régionale car une bonne part du trafic a son origine à l'extérieur de la région, mais les manifestations en sont pour l'instant exclusivement régionales. Il faut faire une place à part à cette question car les stations ne sont accessibles que par la route ; la voie ferrée jusqu'à Saint Gervais, Albertville, Modane ou Saint Michel de Maurienne ne peut servir que de moyen d'approche qui doit être complété par un transport routier pour le déplacement terminal.

Sans entrer dans une analyse détaillée de cette question, les faits suivants nous paraissent imposer une réflexion globale et urgente :

- des projets importants existent de développement des capacités d'hébergement des stations aussi bien dans le Massif du Mont-Blanc qu'en Tarentaise ou en Maurienne ;
- à l'heure actuelle les conditions de déplacement relèvent davantage de la thrombose que de la logique des transports ;
- même une fois résolus les problèmes d'accès aux stations, demeure entier le problème de l'évacuation des populations qui y séjournent : sans décrire un scénario catastrophe, il est certain qu'il n'existe aucun moyen d'évacuer actuellement ces populations en cas de catastrophe naturelle ou de pollution grave (chimique par exemple) ;
- le train ne semble pas être la solution à ce problème ; tout au plus permettrait-il un léger désengorgement des grands axes sans résoudre le problème de l'accès aux stations.

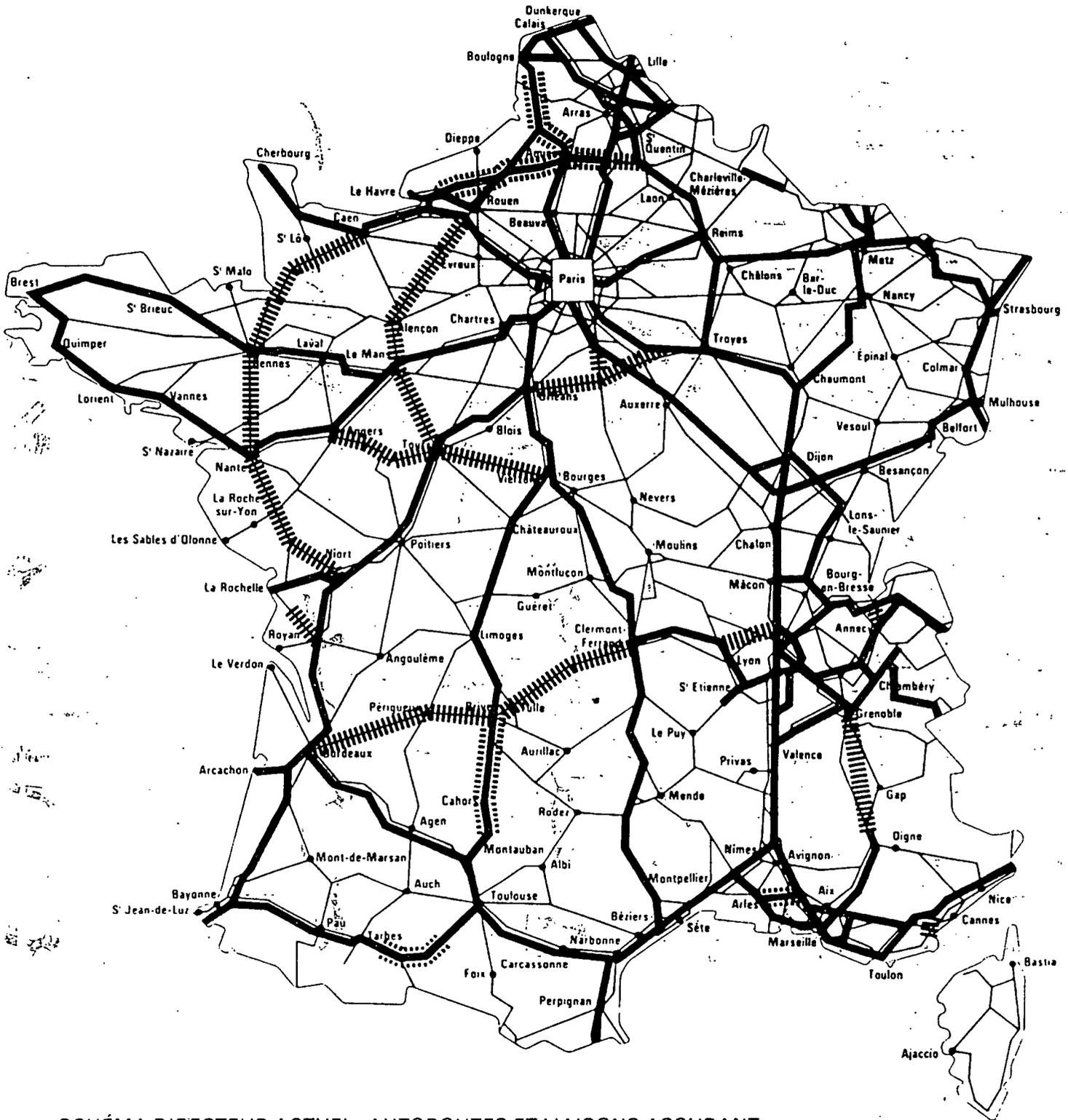
Il importe donc de mener d'urgence une réflexion sur ce thème et de trouver des solutions, d'autant plus que les villes de Chambéry, d'Annecy et de Grenoble misent sur l'arrivée d'avions charters pour le tourisme d'hiver.

#### B. Les relations entre la région et l'extérieur

Comme le montre la carte n° 5 du schéma directeur, une partie des infrastructures autoroutières prévues améliore les sorties de Rhône-Alpes dans les principales directions :

- le contournement de Lyon améliore considérablement l'accessibilité vers le nord au départ de Grenoble et Chambéry.
- vers le Sud par Grenoble-Valence ; cette autoroute concerne peu les liaisons intra-régionales.
- vers Aix en Provence et le midi par Grenoble-Sisteron ; mais se posent les problèmes du contournement de Grenoble et des liaisons vers Nice et la frontière italienne ; cette autoroute est surtout utile pour Grenoble qui s'ouvre ainsi vers le sud.
- vers l'Italie, avec les améliorations de la vallée de la Maurienne ; le tunnel du Fréjus reste, et resterait dans cette situation, bien moins utilisé que celui du Mont-Blanc.
- vers l'ouest par Lyon-Anse-Balagny

Carte 5 - Les nouvelles liaisons rapides prévues au schéma directeur d'avril 1987



**SCHÉMA DIRECTEUR ACTUEL : AUTOROUTES ET-LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER**

**NOUVELLES AUTOROUTES OU LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER INSCRITES AU PROJET**

Mais il reste l'hypothèque de la saturation probable de l'axe A6-A7 qui rendra difficiles les liaisons au départ de la région vers le nord et vers le sud, sans que cette saturation soit imputable au trafic de la région Rhône-Alpes.

### C. Le transit

On peut craindre, à l'horizon 2000, une saturation de l'axe nord-sud imputable essentiellement au trafic poids lourds de transit. Cette perspective s'appuie sur l'exemple de l'autoroute du Nord où le taux de poids lourds dépasse actuellement les 25%. Le taux de 50% de poids lourds sur cet axe à l'horizon 1995-2000 est considéré comme très vraisemblable par les professionnels du transport à tel point qu'ils commencent à envisager dès maintenant des solutions alternatives. Le passage à trois voies de l'ensemble des autoroutes A6 et A7 n'améliorera que provisoirement la situation. Il convient donc d'envisager des solutions à cet horizon pour éviter un encombrement prévisible : utilisation de la voie d'eau par des barges embarquant des camions, navettes ferroviaires.

On peut se demander si le contournement de Lyon n'est pas, dès avant sa construction, sous-dimensionné. Il risque en effet de devenir très vite un point noir pour plusieurs raisons :

- la fréquence des entrées et des sorties et l'établissement de barrières de péage imposeront des ralentissements ;
- dans les déplacements allant du nord au sud, un minimum de 7 voies de circulation (2 venant de Balbigny, 3 de Villefranche, 2 de Pont d'Ain) déboucheront sur les 3 voies de la portion centrale du contournement.

Enfin la mise en service de Grenoble-Sisteron ne semble pas devoir alléger notablement le trafic nord-sud en raison de la concentration du trafic qui s'effectuera plus au sud à la hauteur d'Aix : selon les calculs du CETE de Lyon, elle ne détournerait que 6000 véhicules par jour sur près de 40 000 en 1986. De plus en raison des fortes pentes de la nouvelle infrastructure, les poids lourds resteront sur l'autoroute A7.

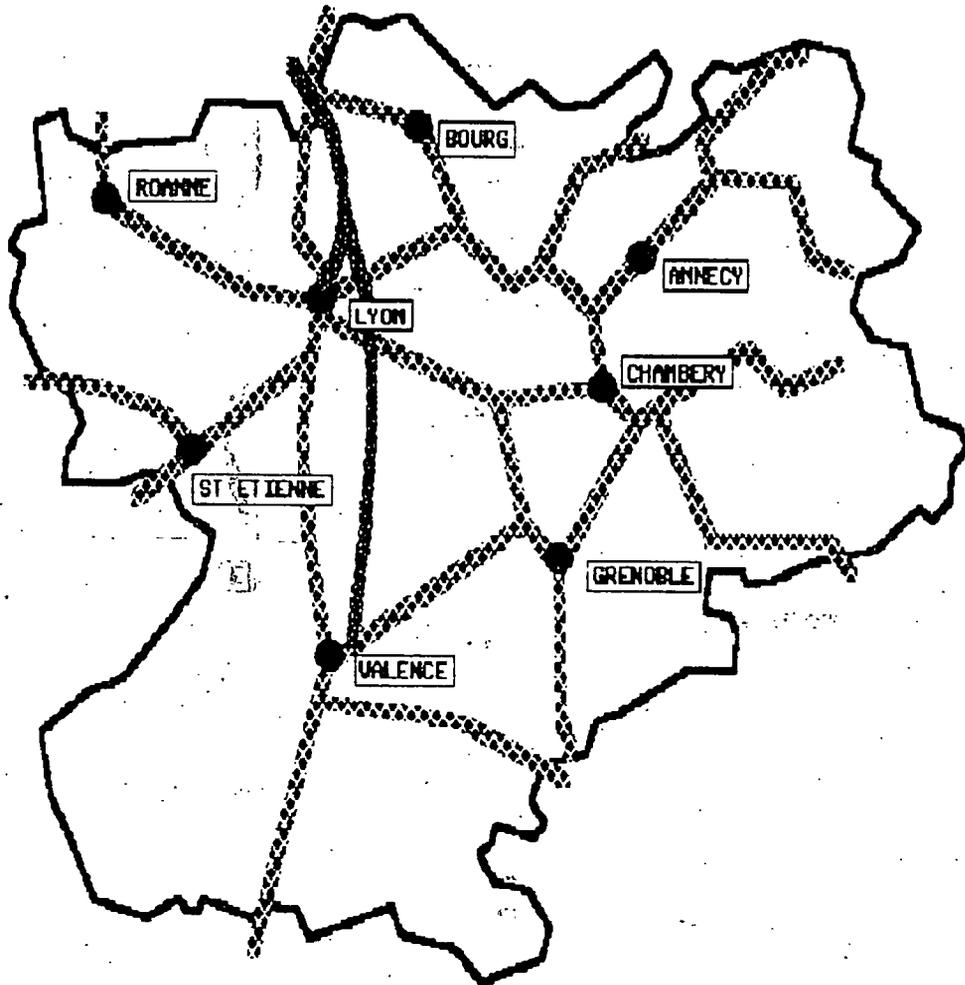
## III. LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

D'ici à la fin du siècle, les effets des infrastructures ferroviaires dépendent bien davantage des politiques et des modes d'exploitation qui seront menées par la SNCF et les autorités régionales que des améliorations techniques qui leur seront apportées : celles-ci ne seront en effet que marginales. Seul le projet de prolongement de la ligne TGV jusqu'à Valence et la construction éventuelle d'une gare à Satolas justifient une réflexion sur les conséquences de ces opérations en termes d'aménagement pour Rhône-Alpes.

### A. Des modifications d'infrastructures marginales

Comme le montre la carte 6 des infrastructures ferroviaires, la région dispose d'un réseau dense qui ne recevra dans les quinze années à venir que des améliorations marginales :

Carte 6 - Réseau ferroviaire Rhône-Alpes



RHONE-ALPES - PRINCIPALES LIGNES FERROVIAIRES

 RESEAU NORMAL

 LIGNES A GRANDE VITESSE

- suppression envisagée sur Lyon-Grenoble du détournement par St André le Gaz,
- électrification de la vallée de la Tarentaise,
- modernisation de la voie Valence-Grenoble,
- modernisation des gares d'Aix-les-Bains et d'Annecy.

Ces améliorations s'accompagneront selon toute vraisemblance de la fermeture des petites lignes qui forment des appendices sur le réseau régional et qui ne supportent plus que du transport de marchandises : au départ du Teuil, Lâz-Voulte-Privas, au départ de St Rambert d'Albon vers Beaurepaire, Serrières-Bourg-Argental. Des incertitudes pèsent en outre sur l'exploitation des lignes ferroviaires situées à l'ouest de Saint-Etienne.

Ces transformations du réseau ne modifient que peu les conditions de desserte des villes de la région : seule Grenoble en retire un gain de temps notable d'une dizaine de minutes. Ces travaux correspondent davan-

tage à des exigences d'exploitation et de maintenance du réseau qu'à la mise en service de nouvelles infrastructures.

La réorganisation des transports de marchandises aura en revanche plus de conséquences sur l'activité régionale. En effet à terme la SNCF pense abandonner les gares de triage des Savoie pour ne conserver à Ambérieu qu'une activité régionale. De plus les chemins de fer italiens vont mettre en service un triage moderne à proximité de Turin, d'où partiront des trains directs vers les triages français de Sibelin ou de Gevrey-Chambertin. Avec la disparition progressive des activités douanières de la gare de Modane, c'est vers une nouvelle organisation des transports ferroviaires de marchandises que l'on s'oriente.

### B. Un projet, le contournement TGV

Le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse est le seul projet ferroviaire susceptible de modifier de façon importante le réseau actuel. Deux enjeux se dégagent nettement : l'amélioration de l'accessibilité depuis Paris, à Grenoble et aux Savoie, l'intérêt d'un prolongement vers le sud.

Pour deux villes de la région, cet investissement entraînera des gains de temps dans les relations avec Paris : 20 minutes pour Grenoble, 42 minutes pour Valence. Il est peut-être plus important de souligner que les durées des déplacements vers Paris passent en dessous du seuil de trois heures (2 h 50 pour Grenoble et surtout 2 h 25 pour Valence). Si les observations faites sur le TGV Sud-Est dans les enquêtes sur les déplacements d'affaires continuent à se vérifier, on est dans une situation très proche de celle qui permet des déplacements faciles dans la demi-journée. Mais surtout il faut s'attendre à une augmentation importante du trafic ferroviaire, en partie au détriment du trafic aérien.

Cette mise en service pose deux questions qui demanderaient vraisemblablement un examen plus approfondi.

1. Tout d'abord il convient de s'interroger sur les conditions de fonctionnement des aéroports de St Geoire et surtout de Valence compte-tenu de la réduction du trafic vers Paris qui suivra la mise en service du TGV.
2. Le mode d'exploitation du TGV, qui privilégie la liaison directe va, dans un premier temps accentuer l'évitement de Lyon. Si les relations des villes régionales avec Paris seront améliorées de façon importante, il faudra vérifier dans quelle mesure les relations régionales resteront d'un bon niveau. On voit se dessiner très nettement, à l'horizon qui est celui de cette réflexion, deux logiques : la première correspond à la logique d'exploitation commerciale de la SNCF, la seconde à celle du service public. A la première correspondrait l'exploitation des lignes à fort trafic, c'est à dire les relations TGV directes (Grenoble-Paris, Valence-Paris), plus quelques lignes rentables, les autres relations (Grenoble-Lyon ? Valence-Lyon ?) relèveraient de la seconde. C'est donc la place de Lyon comme capitale régionale qui est de nouveau posée.

Mais les modalités d'exploitation par la SNCF du réseau TGV et des lignes régionales restent en grande partie incertaines. Or ce sont elles qui risquent d'avoir le plus d'effets sur l'aménagement régional.

### C. Les inconnues du mode d'exploitation

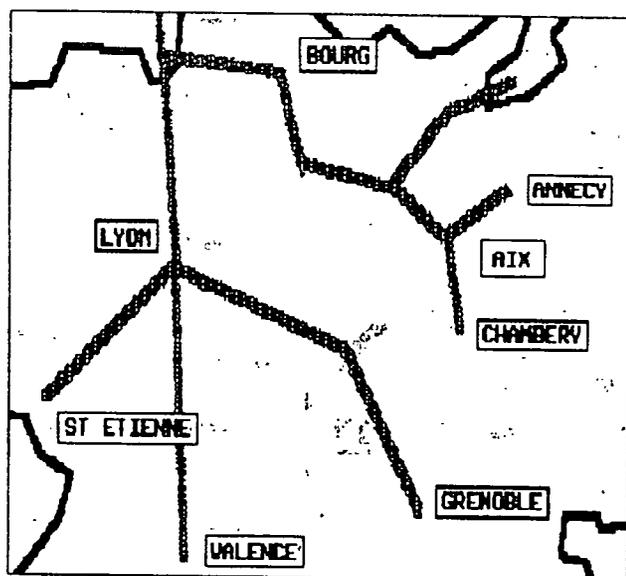
A la différence d'un réseau autoroutier pour lequel les inconnues ne sont pas nombreuses, un réseau ferroviaire ne prend son importance qu'en fonction de son mode d'exploitation. Deux questions se posent pour le réseau ferré, celle du mode d'exploitation de l'évitement de Lyon et celle de l'exploitation du réseau traditionnel.

#### 1. Les possibilités offertes par le prolongement du TGV

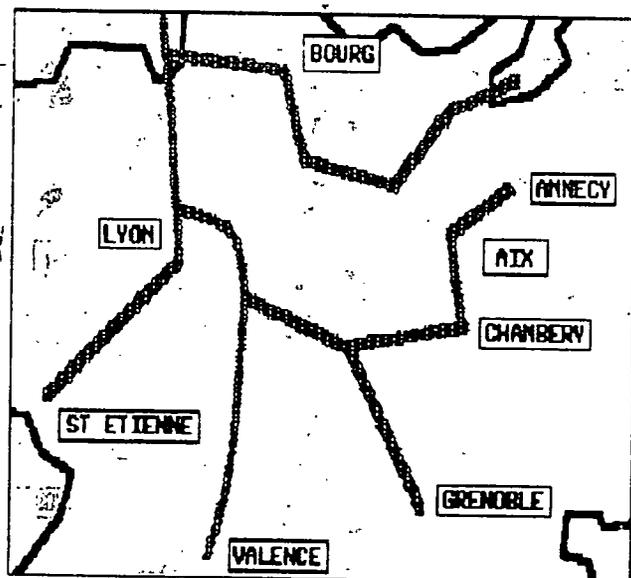
La construction du prolongement TGV entraînera une réorganisation de la desserte de Chambéry qui se fera par St André le Gaz et non plus par Bourg, permettant une réduction de la durée du trajet Chambéry-Paris de 3 h 08 à 2 h 50. Cette réduction de presque vingt minutes est du même ordre de grandeur que celle dont bénéficie Grenoble et pose donc les mêmes questions : celle de l'évitement de Lyon et surtout celle du sort de l'aéroport quand on sait que sur 78400 passagers en 1986 62800 ont emprunté la ligne Chambéry-Paris.

Jusqu'à présent les villes d'Annecy et de Chambéry étaient deux terminus du TGV qui les atteignait en passant par Bourg et Aix-les-Bains comme le montre le schéma ci-dessous. Après la mise en service du prolongement, tout en laissant la desserte de Genève inchangée, il est possible de desservir les trois villes alpines par une même ligne : Paris-Chambéry-Aix-Annecy sans arrêt à Lyon. Ce type de desserte a l'avantage pour un coût moindre, d'améliorer considérablement la desserte de ces villes en garantissant un taux de remplissage suffisant. Mais ce mode d'exploitation pose le problème de la desserte de Bourg : il n'est resté la solution d'un TGV "régional" desservant successivement Montchanin, Mâcon et Bourg.

Schémas d'exploitations possibles du TGV



TGV - DESSERTES 1987



TGV - DESSERTES POSSIBLES EN 2000

Quelle que soit la solution retenue, le prolongement de la voie rapide ne concerne que les relations des villes alpines avec Paris. Il rendra encore plus attractif le marché parisien pour les entreprises dynamiques de Rhône-Alpes et facilitera un peu l'accès aux stations de sport d'hiver. Mais l'on sait par ailleurs que le TGV n'est pas le principal vecteur des vacanciers de neige.

On peut aussi se poser la question des relations entre Paris d'une part et Lyon et St Etienne d'autre part : certaines doubles rames au départ de la Part-Dieu étaient formées par le regroupement d'une rame venant de Grenoble et d'une autre venant de St Etienne. Le contournement évitera aux rames en provenance de Grenoble de passer par la Part-Dieu. Comment seront alors redéfinies les dessertes ?

L'ouverture du contournement de Lyon ne correspond pas, dans cette phase du moins, à une amélioration des liaisons entre Lyon et les villes du sud. Il ne semble pas qu'il soit pour l'instant question de mettre en service des rames reliant Lyon à Marseille par la nouvelle voie rapide. La desserte de Lyon vers le sud reste donc inchangée, c'est à dire plus difficile que vers le Nord ou vers l'ouest après l'ouverture du TGV Atlantique.

En définitive cette amélioration mettra sur pied de quasi égalité vis à vis de Paris les grandes villes régionales : en revanche elle risque de poser le problème de la desserte de Bourg et consacre l'abandon du Roannais. Elle renforce enfin la partition du sud de la région entre le couloir rhodanien bien desservi et l'absence de desserte ferroviaire dans l'Ardèche et dans le sud de la Drôme. Elle repose enfin la question du rôle régional joué par Lyon.

## 2. La nécessité d'un plan pour les dessertes régionales

Dans la liste des questions qui devront trouver une solution pouvant nécessiter un financement régional, la SNCF retient les points suivants :

- la desserte du bassin d'emploi de Lyon : sud-ouest du département de l'Ain, ouest lyonnais et vallée du Rhône,
- la desserte de la région grenobloise vers Grenoble,
- la desserte du sillon alpin et les liaisons avec Genève.

A l'exception de Genève, il s'agit dans tous les cas de liaisons qui relèvent d'une logique de périphérie urbaine plus ou moins étendue, qui ne semble pas remettre en cause les rapports hiérarchiques entre les villes de la région.

L'équilibre des pôles régionaux dépend de la qualité des relations ferroviaires qui existeront entre eux. Il importe donc que les autorités régionales prennent clairement conscience que le conventionnement entre la SNCF et la Région peut progressivement changer de domaine : traditionnellement il concernait des dessertes omnibus autour des agglomérations ; il est vraisemblable que l'exploitation de certaines lignes régionales en feront partie. Il y a donc urgence pour la région à établir des priorités dans sa politique de desserte régionale quand une analyse fine des conditions de desserte montre une dégradation, au moins relative, des dessertes régionales par rapport aux relations avec la capitale. A moins d'abandonner les relations régionales au système autoroutier...

### 3. Les liaisons inter-régionales

La solution aux questions de desserte régionale laisse entier le problème des dessertes interrégionales, comme Lyon-Dijon, Lyon-Besançon. Il y a là des enjeux ressentis comme très importants, par exemple par la région de Franche-Comté.

Par certains aspects, les relations avec Genève relèvent d'une logique inter-régionale. Mais la qualité médiocre de la desserte ferroviaire entre Lyon et Genève freine tout développement des déplacements par chemin de fer entre ces deux grandes villes. Il faut en effet deux heures pour parcourir les 168 km qui séparent Lyon de Genève et seulement 3 heures et demie pour les 626 km depuis Paris. L'électrification de la partie suisse de la ligne entre Annemasse et Genève Eaux-Vives permettra, selon les projets de la SNCF, l'amélioration des relations avec la Haute-Savoie. Mais entre Lyon et Genève les projets d'amélioration semblent techniquement et financièrement inenvisageables.

## IV. LES AEROPORTS

Sans analyser dans le détail le trafic aérien de la région Rhône-Alpes et les infrastructures aéroportuaires, il faut souligner deux faits qui recèlent des enjeux importants pour l'aménagement de la région :

### A. La multiplication des plateformes aéroportuaires dans la région

La région dispose de deux aéroports importants, Satolas et Genève. Seul ce dernier est véritablement international et il draine une partie des voyageurs de l'Ain et de la Haute-Savoie ; cette tendance risque de se poursuivre avec l'amélioration des conditions d'accès par chemin de fer à Cointrin.

Satolas tente de devenir un aéroport véritablement international, mais il lui manque encore ce qu'offre Paris, des liaisons quotidiennes vers la plupart des destinations. La mise en place du TGV a renforcé l'attractivité des aéroports parisiens, et le passage du TGV-Nord par Roissy risque de la renforcer encore davantage. A terme cela pose la question de la possibilité pour Satolas de devenir une véritable plateforme internationale : cela signifierait que, malgré le poids démographique et économique de Rhône-Alpes, il n'y a pas d'autre plateforme internationale que Paris.

Enfin on assiste en Rhône-Alpes au développement anarchique par les autorités locales des aéroports : Grenoble, Annecy, Chambéry. Pour l'essentiel ces aéroports vivent de leur liaison avec Paris qui devient de plus en plus concurrencée par le TGV, avec le prolongement envisagé. La justification avancée des allongements de piste prévus réside dans la possibilité de recevoir des avions charters amenant des vacanciers de neige. Mais il resterait à vérifier la rentabilité des investissements réalisés en fonction du trafic supplémentaire attendu. Là encore le prolongement de la ligne TGV vers les Alpes vient exacerber la concurrence entre les deux modes. Et on peut s'interroger pour savoir s'il ne serait pas préférable de concentrer les moyens sur Satolas, actuellement bien équipé pour assurer les formalités liées au trafic international, et à

organiser une bonne desserte par fer au départ de cet aéroport vers les stations.

Reste l'aviation d'affaires qui semble bien être la vocation de ces aéroports régionaux, mais qui ne justifie pas l'allongement des pistes aux longueurs envisagées.

## B. Le rôle de Satolas à un horizon lointain et la gare TGV

Le tracé projeté du prolongement du TGV passant à proximité de l'aéroport de Satolas, les élus régionaux ont immédiatement demandé la création d'une gare TGV à Satolas. Il faut bien prendre conscience que, derrière le projet de gare TGV à Satolas, il y a en réalité deux questions totalement différentes, la première est celle de l'insertion de Satolas dans son tissu régional, la seconde celle de l'intérêt pour cet aéroport de liaisons ferrées à grande vitesse.

### 1. L'insertion régionale de Satolas

L'aéroport de Satolas ne dispose pas à l'heure actuelle d'un moyen de transport rapide avec Lyon : pourtant c'est cette liaison qui présente le plus d'intérêt. Les liaisons actuelles par bus ou par voiture sont mal commodes, sans parler du péage et du prix élevé du parking à Satolas.

La liaison entre Satolas et les Alpes présente également un intérêt non négligeable, non pour les vols réguliers, mais pour les vols charters. La clientèle potentielle des vols charters, en provenance de tous les continents à destination des stations de ski, est importante et s'étale sur une période de 5 à 6 mois par an. Elle peut être développée à condition de bien régler le problème des ruptures de charge à Satolas d'abord, au pied des stations ensuite. Du point de vue des compagnies, le retour des vacanciers à Satolas par train plutôt que par car présente un avantage très important : l'heure d'arrivée des cars à l'aéroport est affectée de graves incertitudes, difficilement compatibles avec la gestion des vols et de la flotte. Le train permet au contraire de respecter beaucoup plus rigoureusement la programmation des départs.

Cette fonction de desserte urbaine et régionale peut être assurée par une gare classique située au coeur de l'aéroport et raccordée au réseau actuel sur la ligne de Grenoble. Des trains de type corail ou des rames automotrices modernes peuvent dans ces conditions acheminer les skieurs vers les stations.

### 2. L'intérêt limité d'une gare TGV

La création d'une gare TGV s'inscrit dans une toute autre logique car, à la différence d'une gare classique, elle se situe sur un axe nord-sud. De plus une gare TGV ne peut assurer les fonctions d'une gare classique : il faut en effet quand même amener dans la gare TGV des voies pour accueillir les trains classiques qui ne peuvent circuler sur le réseau TGV. Enfin vouloir construire une gare sur la ligne rapide conduit à rejeter celle-ci à l'extérieur de l'aéroport.

C'est pourquoi cette gare TGV ne présente qu'un intérêt limité. On peut difficilement penser que le nombre des clients amenés par le TGV (ou

symétriquement prenant le TGV à Satolas) sera élevé. En toute hypothèse cela supposerait une fréquence élevée sinon toute la journée, du moins pendant les plages de concentration des arrivées et des départs des avions, c'est-à-dire le matin, autour de midi, et en fin d'après-midi. Pour que le TGV joue le rôle de desserte de l'aéroport, il faudrait une fréquence de 20 minutes pendant ces plages dont la durée est pour chacune de 1 heure 30 à 2 heures, ce qui paraît peu vraisemblable....

L'hypothèse de TGV affrétés par Air France depuis Paris paraît également peu réaliste à un horizon de 15 ans. La perte de temps ne serait pas négligeable, même si les formalités d'embarquement sont effectuées à bord du TGV. Pour des raisons de gestion des flottes par les compagnies et d'éventail des dessertes, il est utopique de penser que Satolas puisse devenir d'ici la fin du siècle le troisième aéroport de Paris, sauf à envisager une profonde transformation des structures du marché aérien européen entraînant la fusion dans une compagnie européenne unique de plusieurs compagnies nationales actuelles. Bien qu'on puisse s'attendre à de profonds bouleversements du marché des transports européens dans les années 90, cette hypothèse ne paraît pas d'actualité.

### 3. Le développement de Satolas.

L'avenir de Satolas pose le problème de la capacité de Lyon et de sa région à générer un trafic international suffisant. Malgré la taille de l'agglomération, on constate que ce trafic est limité, et il se développe moins vite que le trafic aérien international de la France prise dans son ensemble. Une partie non négligeable des usagers des lignes européennes au départ de Satolas est d'ailleurs constituée de personnes qui vont chercher à Milan, à Francfort, et à Amsterdam des lignes intercontinentales. L'écart avec Paris se creuse donc.

Les initiatives d'ouverture de nouvelles lignes ont été nombreuses ; peu d'entre elles ont donné les résultats escomptés, et des dessertes nouvelles ont dû être fermées (ou devront être fermées) faute d'un nombre suffisant de passagers. L'avenir de Satolas comme véritable aéroport international n'est donc pas assuré, d'autant plus qu'il ne peut concurrencer efficacement Genève faute d'un avant-pays suffisant.

2 NA

## V. LES VOIES NAVIGABLES

La question des effets des voies navigables dans la région Rhône-Alpes se pose de façon inverse à celle des autres infrastructures : alors que pour la route ou le fer on se trouve face à des usages prévisibles, pour la voie d'eau on se trouve face à une infrastructure notablement sous-utilisée à laquelle il faut trouver des usages.

Pour aborder cette question, il faut d'abord examiner les développements possibles au niveau des infrastructures et les enjeux qu'ils représentent, avant de passer aux effets déjà enregistrés et à leurs suites possibles sur les flottes et sur les territoires riverains.

## A. Les infrastructures et leurs prolongements possibles

Depuis 1980, la région Rhône-Alpes est traversée du Nord au Sud par une infrastructure à grand gabarit continue qui place Lyon à 300 km de la Méditerranée et qui se prolonge sur la Saône sur 250 km jusqu'à Auxonne. A partir de cet axe, qui est dès à présent le plus important de France en longueur, d'autres prolongements sont en cours ou en discussion, essentiellement dans trois directions principales : vers le Nord, vers le Sud, et vers l'Est. Mais les localisations comme les enjeux ne sont pas les mêmes, et il importe de les examiner de façon plus détaillée, en séparant ce qui se situe à l'intérieur de la région Rhône-Alpes, et ce qui se localise à l'extérieur.

### 1. A l'intérieur de la région Rhône-Alpes

Les investissements d'infrastructures sont prévus à la fois sur le Haut Rhône à l'amont de Lyon, et sur la Saône pour le contournement du pont de Mâcon.

Sur le Rhône à l'amont de Lyon, il reste deux aménagements importants, planifiés par la CNR : celui de Loyettes et celui de Miribel-St-Clair . Avec l'implantation de quatre écluses de 110 m de longueur et de 123 m de largeur à St-Clair, Thil, Loyettes et Sault-Brenaz, on peut dès à présent envisager l'ouverture d'une voie navigable de classe IV (1.500 à 2.000 t.) de Lyon à Evieu, permettant la desserte de la plaine de l'Ain et du nord du département de l'Isère. Parmi les établissements industriels intéressés, on peut citer les cimenteries de Montalieu, la centrale de Creys-Malville. Le potentiel de trafic est évalué par la CNR à 2,2 Mt par an (produits agricoles, bois, sel de déneigement, laitiers et ciments, charbons, engrais). En outre, le projet d'approfondissement du canal de Miribel s'accompagne de la perspective de création de lacs, et il y aurait 50 Mt de graviers à extraire et à évacuer vers la région lyonnaise par la voie d'eau.

Sur la Saône, le classement du pont de Mâcon rend difficile la navigation à grand gabarit pendant une bonne partie de l'année. Un projet de "canal court" sur la rive gauche, et sur le territoire du département de l'Ain a été l'objet d'une déclaration d'utilité publique récente. La réalisation de cet ouvrage rendra définitivement continue l'infrastructure à grand gabarit sur 550 km. Mais celle-ci bute sur un cul-de-sac, à Auxonne. La question de l'établissement éventuel d'une liaison à grand gabarit vers le Rhin, ou la Moselle, ou même la Marne et la Seine ouvre des perspectives de relations avec la France du Nord et avec l'Europe du Nord-Ouest.

### 2. A l'extérieur de la région Rhône-Alpes

Les enjeux sont considérables, et il s'agit tout simplement de l'accès par voie d'eau aux "Pays du Nord", en France et en Europe, et aussi de l'accès par voie d'eau aux ports méditerranéens, et de façon plus générale, à l'ensemble du monde méditerranéen.

Au Nord, c'est la liaison Rhin-Saône qui a été retenue et inscrite au schéma directeur des voies navigables de 1984. Les perspectives de construction d'un réseau européen à grand gabarit, fondé sur les trois axes du Rhin, du Danube et du Rhône l'ont ainsi emporté sur les impéra-

tifs de construction d'un réseau national, qui reste à bâtir à partir des cinq infrastructures existantes, toutes séparées les unes des autres (Seine, canal de Dunkerque à Valenciennes, Moselle, Rhin, Rhône-Saône). Pourtant au départ de la région Rhône-Alpes les principaux flux de marchandises sont orientés vers la région parisienne plutôt que vers l'axe rhénan. Certes, le schéma directeur de 1984 propose trois liaisons, Seine-Nord, Seine-Est, Rhin-Rhône, mais à un horizon éloigné. Or le réseau à grand gabarit reste coupé en deux tant qu'on n'introduit pas un maillon Saône-Marne qui aurait pour la région Rhône-Alpes d'énormes avantages, en offrant des relations par automoteurs de 1.500 t. ou par convois poussés de 3.000 à 4.000 t. avec la Lorraine et le Nord, Paris et Le Havre.

Au Sud, en dehors de la liaison avec le port de Fos, le canal du Rhône à Sète est en train d'être agrandi au gabarit 900 t., mais l'accès au port de Marseille proprement dit reste impossible à cause de l'éboulement du tunnel du Rove. Il reste à décider si l'on se contente de travaux de sécurité destinés à empêcher d'autres éboulements jusqu'en surface (150 MF environ), ou si l'on remet en état le tunnel (450 MF). Compte tenu de l'importance des marchés méditerranéens, en pleine croissance démographique, il n'est pas sans importance pour la région Rhône-Alpes d'avoir les meilleures connexions possibles avec eux, y compris par la voie d'eau, et dans cette perspective les accès aux ports de Sète, de Marseille et de Fos sont très importants.

## B. Les effets sur les flottes et sur les régions desservies

Avec un recul de quelques années, on peut maintenant enregistrer un certain nombre de conséquences non négligeables des voies navigables en Rhône-Alpes.

### 1. L'amélioration des conditions de circulation

A partir de 1980, l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer a permis les approvisionnements réguliers par convois poussés (phosphates acheminés sur l'usine de Roches de Condrieu, charbons importés livrés à la centrale de Loire sur Rhône), puis la mise en place d'une véritable ligne régulière par fluvio-maritime entre Lyon et Le-Pirée-Istanbul.

Les automoteurs du Rhône ont pu circuler toute l'année à pleine charge (900 t.) alors qu'avant 1980, ils circulaient très souvent avec une cargaison de 650 t., et ils ont vu apparaître à côté d'eux les convois poussés de barges de 4.000 t., les fluvio-maritimes d'une capacité de 1.000 à 1.300 t., et même les petits automoteurs de canal du gabarit Freycinet ("38,50 mètres"), qui ont pris l'habitude d'acheminer des cargaisons du Nord de la France ou de l'Europe jusque dans le Midi, car ils ne craignent plus la remontée du Rhône.

### 2. Les difficultés dues à la crise

La crise s'est manifestée par deux difficultés sérieuses au cours des dernières années :

### a) La diminution des transports de pondéreux

Les acheminements de fuel lourd et de charbon ont en grande partie disparu, seuls se maintiennent les arrivages de phosphates à Roches de Condrieu. Il a fallu réviser les règlements au sujet de l'exploitation des pousseurs qui n'ont plus été confiés à des équipages nombreux pratiquant le système des 3 x 8, mais à des équipages artisanaux. De plus, la diminution de la taille des lots a favorisé les automoteurs rhodaniens, qui ont pu répondre à la demande au même prix que les barges, grâce à leur exploitation artisanale, par exemple pour la distribution des hydrocarbures au départ de Feyzin vers les ports de la Saône.

### b) L'importance des réceptions

Les ports rhodaniens sont de plus en plus marqués par la prédominance des réceptions, notamment en provenance du Nord, alors que les chargements sont très limités. Il en résulte un déséquilibre fâcheux, des délais d'attente prolongés, un mécontentement parfois violent des bateliers. Pour une part, la diminution des chargements s'explique par le fait que de plus en plus, les produits agricoles de la région Rhône-Alpes ne sont plus acheminés vers le Nord, mais vers le Sud, et c'est là un des signes d'une polarisation croissante des échanges sur le monde méditerranéen, et non plus seulement sur l'Europe du Nord.

### 3. Les conséquences repérées et prévues des aménagements

Malgré la crise, il n'en reste pas moins que le grand gabarit rhodanien s'est traduit aussi par d'importants changements sur les rives :

- développement des installations portuaires pour la réception des produits métallurgiques en provenance de Fos et de l'Italie, notamment sur la Saône dans le secteur de Neuville,
- modernisation des ports lyonnais (Quai Rambaud, Port Edouard Herriot),
- création par des intérêts routiers de Rhôneaport, au Sud de Lyon, avec l'idée d'y recevoir des convois poussés et de distribuer leurs cargaisons dans un arrière-pays élargi grâce au camionnage. Mais ces installations sont devenues une "station de mixage" des charbons de Lorraine et des charbons importés du Sud,
- développement du port de Salaise par la Chambre de Commerce de Vienne, avec l'idée d'en faire le port de l'Isère et de la Loire, ce qui ne s'est pas très bien concrétisé dans ce dernier cas. Là encore, la conversion au charbon de Rhône-Poulenc au Péage de Roussillon a favorisé les activités portuaires, qui se sont grossies avec l'implantation de silos à céréales. Ce port cherche maintenant à attirer des trafics d'engrais, notamment par fluvio-maritime.

Au total, en dépit d'un recul dans le temps encore insuffisant, on peut observer un certain nombre de changements résultant du développement des infrastructures de navigation à grand gabarit, et ces changements devraient se poursuivre dans l'avenir. La question fondamentale qui se pose est celle de l'adaptation des professions et de la diffusion de l'innovation : le monde du transport routier comme celui de l'industrie sont encore loin d'avoir compris tout l'intérêt du transport moderne par voie d'eau. Les raisons de ces lenteurs d'adaptation résultent à la fois des stratégies très défensives des artisans-bateliers, et du maintien de réglementations et d'un contingentement de l'offre devenus désuets.

## VI. EN GUISE DE CONCLUSION

Au terme de cette réflexion qui a été menée par modes de transport, trois grandes conclusions se dégagent qui obligent à penser tous modes réunis :

- la région Rhône-Alpes retirera un bénéfice des améliorations prévues des infrastructures routières et ferrées,
- mais ces améliorations entraînent aussi des risques qui devront être minimisés,
- elles nécessitent enfin que certains problèmes soient clairement évoqués et donnent lieu à des choix.

### A. Les effets attendus

La région Rhône-Alpes peut espérer trois avantages du développement des infrastructures de transport : une meilleure image de marque, un réseau plus efficace et des potentialités à développer sur certains sites.

#### 1. Une amélioration de l'image de marque régionale

Le renforcement du réseau autoroutier régional et la prolongation de la ligne TGV ne peuvent que renforcer l'image de la région Rhône-Alpes et faciliter les choix d'implantation éventuels : en effet lors des décisions de localisation, sont choisies des zones bien desservies par tous les moyens de transport et qui, à ce titre, bénéficient d'une bonne image de marque. Le contournement de Lyon viendra en outre atténuer la réputation de point noir qui est celle de Lyon au moment des grands flux migratoires.

Le développement du réseau, grâce à la mise en service de Grenoble-Sisteron, va favoriser le passage par Rhône-Alpes des grands flux routiers européens qui empruntent déjà l'axe nord-sud. Le développement des liaisons par TGV se pose aussi en termes européens : la création d'un corridor nord-sud à grande vitesse se fera dans les années qui viennent soit sur le territoire français, soit par l'Allemagne de la vallée du Rhin vers Milan.

#### 2. Un réseau mieux maillé

A l'horizon 2000 toutes les villes de la région bénéficieront d'une bonne desserte autoroutière vers le nord et le sud, et les principales relations régionales seront assurées par autoroute. Le maillage plus efficace du réseau multiplie en outre les possibilités d'évitement de Lyon.

#### 3. Des sites régionaux à aménager

Deux sites peuvent prendre un intérêt stratégique en termes de transports routiers, ceux de Givors et d'Anse qui se trouvent aux deux carrefours de l'agglomération lyonnaise avec les axes est-ouest. Des mesures d'accompagnement devront vraisemblablement être prises pour éviter un développement anarchique et une détérioration de ces sites.

De même la mise en place d'une desserte ferroviaire à l'Isle d'Abeau viendrait compléter la desserte autoroutière et relancer l'attractivité de la ville nouvelle.

## B. Les risques possibles

Au regard des infrastructures trois types de risques apparaissent, les deux premiers concernant les inégalités régionales, le dernier le trafic de transit.

### 1. Une région dualisée

Tous les développements projetés des infrastructures laissent inchangée la situation de l'Ardèche et le sud du département de la Drôme. De même, en dehors de la liaison Anse-Balbigny, l'est de la région se trouve beaucoup mieux doté que l'ouest. L'implantation éventuelle d'une gare à Satolas renforcerait encore ce désavantage. On s'achemine à terme vers une région dualisée, dont la partie vitale se situerait à l'est de l'axe Rhône-Saône et au Nord de la liaison Grenoble-Valence.

### 2. Des désavantages cumulatifs

Les zones régionales exclues des grands courants de trafic subiront les effets cumulatifs de l'absence des différents modes de transport. Le Bugey, l'Ardèche, le sud de la Drôme se trouvent à l'écart des relations autoroutières et ferroviaires. Les fonds des vallées alpines ne bénéficieront pas d'une bonne desserte et souffriront en outre de la disparition d'une partie des activités ferroviaires.

### 3. Le développement du trafic de transit

Le développement des infrastructures autoroutières va vraisemblablement accroître le trafic qui traverse la région Rhône-Alpes. Au niveau régional, cet accroissement peut rapidement faire apparaître des points d'encombrement, en particulier sur l'axe nord-sud.

## C. Les actions indispensables

La présence de nouvelles infrastructures autoroutières nécessitera des actions régionales pour les valoriser. Mais surtout des décisions devront être prises pour fournir des solutions à deux problèmes, solutions qui ne peuvent être trouvées que dans une approche multi-modale.

### 1. Les relations inter-villes

La logique de développement du réseau ferré qui sera de plus en plus utilisé au départ des villes régionales par des rames TGV assurant la liaison avec Paris rendra nécessaire la gestion par la région des relations régionales. Elle nécessitera des choix de solutions par convention avec la SNCF, voire la mise en place de liaisons routières rapides rendues éventuellement possibles par une déréglementation.

Des conventions devront vraisemblablement être passées entre régions limitrophes pour assurer des dessertes inter-régionales qui n'entreront pas dans le schéma d'exploitation de la SNCF.

## 2. La desserte des stations

L'accès aux stations est un problème spécifique qui appelle des solutions originales. Des réflexions devront être menées pour harmoniser le développement des programmes immobiliers et les améliorations des accès.

## 3. La nécessité d'une stratégie multi-modale

Les actions de valorisation, comme les solutions apportées aux problèmes entrevus, ne peuvent passer que par des approches multi-modales. L'accès aux stations, la desserte de l'aéroport de Satolas, les liaisons régionales en sont des exemples qui vont requérir des efforts d'imagination. Une recherche systématique des complémentarités entre modes est, entre autres, un moyen d'éviter le gaspillage des infrastructures en Rhône-Alpes dont l'exemple le plus frappant est le développement des aéroports régionaux.

La construction d'une gare à Satolas assurant de bonnes liaisons avec l'agglomération lyonnaise et avec les Alpes relève aussi de cette complémentarité entre transport aérien et transport ferroviaire.

TABLE DES MATIERES

I. Les effets des grandes infrastructures de transport.....	1
A. Les effets de construction.....	1
B. Les effets sur le trafic.....	2
C. Les conséquences sur l'organisation spatiale des activités.....	2
II. Les infrastructures autoroutières.....	3
A. Les relations intra-régionales.....	3
1. L'évolution des disparités régionales.....	4
2. L'importance du contournement est de Lyon.....	6
3. Les péages.....	8
4. L'accès aux stations.....	9
B. Les relations entre la région et l'extérieur.....	9
C. Le transit.....	11
III. Les infrastructures ferroviaires.....	11
A. Des modifications d'infrastructures marginales.....	11
B. Un projet, le contournement TGV.....	13
C. Les inconnues du mode d'exploitation.....	14
1. Les possibilités offertes par le prolongement du TGV.....	14
2. La nécessité d'un plan pour les dessertes régionales.....	15
3. Les liaisons inter-régionales.....	16
IV. Les aéroports.....	16
A. La multiplication des plateformes aéroportuaires dans la région.....	16
B. Le rôle de Satolas à un horizon lointain et la gare TGV.....	17
1. L'insertion régionale de Satolas.....	17
2. L'intérêt limité d'une gare TGV.....	17
3. Le développement de Satolas.....	18
V. Les voies navigables.....	18
A. Les infrastructures et leurs prolongements possibles.....	19
1. A l'intérieur de la région Rhône-Alpes.....	19
2. A l'extérieur de la région Rhône-Alpes.....	19
B. Les effets sur les flottes et sur les régions desservies.....	20
1. L'amélioration des conditions de circulation.....	20
2. Les difficultés dues à la crise.....	20
3. Les conséquences repérées et prévues des aménagements.....	21
VI. En guise de conclusion.....	22
A. Les effets attendus.....	22
1. Une amélioration de l'image de marque régionale.....	22
2. Un réseau mieux maillé.....	22
3. Des sites régionaux à aménager.....	22
B. Les risques possibles.....	23
1. Une région dualisée.....	23
2. Des désavantages cumulatifs.....	23
3. Le développement du trafic de transit.....	23
C. Les actions indispensables.....	23
1. Les relations inter-villes.....	23
2. La desserte des stations.....	24
3. La nécessité d'une stratégie multi-modale.....	24