

LIAISON AUTOROUTIÈRE A89-A6

Pièce F- Étude socio-économique

Version 4 - Novembre 2013

IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	Liaison autoroutière A89-A6		
Maître d'Ouvrage	DREAL Rhône-Alpes		
Document	Pièce F- Étude socio-économique		
Version	Version 4	Date	Novembre 2013

RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Modifications
4	Novembre 2013	Version finale suite à l'avis de l'autorité environnementale

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	6		
1.1. Objet et contexte réglementaire de l'évaluation économique et sociale.....	6		
1.2. Le contexte de l'opération A89 - A6.....	6		
1.2.1. Le programme A72 - A46.....	6		
1.2.2. Justification de l'opération.....	7		
1.2.3. Consistance et objectif de l'opération.....	7		
1.2.4. Maitrise d'Ouvrage de l'Opération.....	9		
1.2.5. Historique de l'opération.....	9		
2. LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE PROGRAMME.....	11		
2.1. La notion habituelle de zones d'impact.....	11		
2.2. Situation géographique.....	11		
2.3. La zone large et son armature urbaine.....	11		
2.4. Le niveau restreint des communes traversées.....	12		
3. LA SITUATION ACTUELLE : LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES ET SPATIALES.....	13		
3.1. Démographie et population.....	13		
3.1.1. À l'échelle du programme.....	13		
3.1.2. Dans la zone des communes traversées par l'opération.....	14		
3.2. L'emploi.....	16		
3.2.1. Un espace créateur d'emploi.....	16		
3.2.2. Les migrations alternantes.....	17		
3.3. Les activités économiques.....	19		
3.3.1. L'industrie : un part importante des emplois.....	19		
3.3.2. Le secteur de la construction.....	20		
3.3.3. Le commerce, le transport et les services.....	21		
3.3.4. Les services non marchands.....	22		
3.3.5. Les zones d'activités.....	23		
3.3.6. Profil agricole du territoire traversé.....	24		
3.3.7. Le tourisme.....	25		
3.4. Aménagement du territoire.....	27		
3.4.1. Les intercommunalités et Contrats de développement durable rhones-alpes (CDDRA).....	27		
3.4.2. Les coopérations territoriales.....	28		
3.4.3. Les politiques de planification.....	29		
3.4.4. Les réflexions et démarches engagées sur le territoire.....	32		
		3.5. Principales caractéristiques et enjeux de développement.....	33
4. LA SITUATION ACTUELLE : L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS.....	36		
4.1. L'offre de transports.....	36		
4.1.1. Le réseau routier et autoroutier.....	36		
4.1.2. Le réseau ferroviaire.....	37		
4.2. Le fonctionnement du mode routier.....	38		
4.2.1. Analyse des trafics actuels.....	38		
4.2.2. Croissance des trafics.....	41		
4.2.3. Sécurité et accidentologie sur le réseau routier local.....	42		
4.2.4. Les impacts sonores du réseau routier local.....	42		
4.3. Fonctionnement des transports collectifs.....	43		
4.3.1. Mode ferroviaire.....	43		
4.3.2. Organisation des transports par cars et par bus.....	46		
4.3.3. Réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération lyonnaise.....	46		
4.3.4. Transports aériens.....	47		
5. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION : LA SITUATION DE RÉFÉRENCE.....	49		
5.1. La méthode.....	49		
5.2. La situation de référence en termes d'infrastructures de transport.....	49		
5.2.1. Le réseau routier en situation de référence.....	49		
5.2.2. Le réseau des transports collectifs en situation de référence.....	50		
5.3. Perspectives d'évolution de trafic en situation de référence en 2018.....	50		
5.3.1. Hypothèses générales de croissance des trafics.....	50		
5.3.2. Les estimations de trafics routiers en situation de référence à l'horizon 2018.....	51		
6. LES SOLUTIONS POSSIBLES EN RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS.....	54		
6.1. Les différentes options de tracés.....	54		
6.1.1. Les options écartées.....	54		
6.1.2. L'aménagement retenu pour la liaison A89 - A6.....	55		
6.2. Trafics routiers avec le projet et impacts.....	57		
6.2.1. Estimations des trafics routiers en 2018.....	57		
6.2.2. Effets sur les autres modes de transport.....	60		
6.3. L'évolution des trafics routiers à plus long terme.....	61		
6.4. Contribution du programme aux enjeux d'aménagement du territoire.....	62		

6.4.1.	La contribution du programme aux enjeux nationaux et interrégionaux	62
6.4.2.	La contribution du programme aux enjeux régionaux.....	62
6.4.3.	La contribution du programme aux enjeux locaux	63
6.5.	Contribution du programme aux enjeux de développement	63
6.5.1.	Une desserte des nouveaux territoires résidentiels	63
6.5.2.	Une attractivité renforcée de nouveaux secteurs économiques stratégiques.....	63
6.5.3.	Une meilleure connexion des bassins d'emplois et un élargissement de leurs aires de relations	64
6.5.4.	Une recomposition du tissu commercial local.....	64
6.5.5.	Une prise en compte des enjeux agricoles	65
6.5.6.	Un accès facilité aux potentiels touristiques de proximité.....	65
6.5.7.	Diminution des nuisances pour les riverains des routes nationales	65
6.5.8.	Politique du 1% paysage et développement.....	65
6.5.9.	Carte de synthèse des effets du programme A72 - A46.....	67
6.6.	Les effets spécifiques de l'opération A89-A6	68
6.6.1.	Une contribution aux objectifs d'aménagement du territoire.....	68
6.6.2.	Une maîtrise des impacts fonciers potentiels du projet	68
6.6.3.	Le bâti concerné par le projet A89 - A6	68
6.6.4.	Un atout pour la valorisation de Techlid.....	68

7.	BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'OPÉRATION	70
7.1.	Objectifs et modalités d'établissement du bilan	70
7.2.	Le coût de la liaison A89-A6 et son financement	70
7.2.1.	Le coût de réalisation	70
7.2.2.	Les coûts d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations.....	70
7.2.3.	Modalités de financement	71
7.3.	Les résultats du bilan socio-économique pour la collectivité	71
7.3.1.	Le bilan des usagers	71
7.3.2.	Les avantages en termes de sécurité	73
7.3.3.	Le bilan de la nouvelle infrastructure	73
7.3.4.	Le bilan de la puissance publique	74
7.3.5.	Le bilan monétarisé des effets sur l'environnement.....	74
7.3.6.	Bilan pour la collectivité de la liaison A89 - A6.....	75
7.3.7.	Test de sensibilité à la réalisation du COL et de l'Anneau des Sciences.....	76
7.4.	Les effets de l'opération A89 - A6 sur l'emploi.....	76
7.4.1.	Impact du chantier.....	76
7.4.2.	Impact de l'entretien et de l'exploitation	76

FIGURES

Figure 1 L'Autoroute A89 au sein du réseau routier national (août 2009), Source MEDDE.....	7
Figure 2 Le programme : Nervieux (A72) - Quincieux (A46).....	8
Figure 3 Communes et zones d'emplois traversées par le programme A89-A6	12
Figure 4 Les bassins de population concernés par le programme A89 entre l'A72 et l'A46	13
Figure 5 Évolution de la population entre 1999 et 2010	15
Figure 6 Emplois par commune en 2009.....	17
Figure 7 Navettes Domicile Travail 2009.....	18
Figure 8 Navettes Domicile-Travail vers l'Arbresle 2009.....	18
Figure 9 Répartition des emplois par secteurs industriels (Source : Insee 2010)	20
Figure 10 Le Pôle Techlid.....	20
Figure 11 Les emplois dans les services (Source : Insee 2010).....	21
Figure 12 Les grandes surfaces commerciales (source CCI de Lyon).....	22
Figure 13 Carte zones de chalandise des hypermarchés d'Ecully et Dardilly (Source Inventaire communal 1998).....	22
Figure 14 Carte des zones d'activités (Source CETE de Lyon, 2007)	23
Figure 15 Carte de l'occupation du Sol	25
Figure 16 Sites touristiques de la zone d'étude.....	26
Figure 17 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de la zone l'opération A89-A6	27
Figure 18 Les SCoT et EPCI du programme de la liaison A71-A46.....	29
Figure 19 Les principales infrastructures de transport	36
Figure 20 Extrait de la carte du réseau ferré national en Rhône-Alpes (Source : Réseau Ferré de France).....	37
Figure 21 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2011 sur le secteur d'étude	38
Figure 22 Évolution des trafics sur les voiries aux portes de l'agglomération lyonnaise entre 2003 et 2008	40
Figure 23 Carte des temps de parcours en heure creuse en situation actuelle (2013).....	41
Figure 24 Extrait de la carte du réseau TER Rhône-Alpes	43
Figure 25 Carte du Réseau de l'Ouest lyonnais (Source RFF)	44
Figure 26 Évolution des fréquentations annuelles des gares de la zone d'étude	46
Figure 27 Extrait du réseau départemental d'autocar 2012-2013	46
Figure 28 Carte de synthèse des enjeux de développement	48
Figure 29 Le principe de l'évaluation socio-économique.....	49
Figure 30 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2018 sur le secteur d'étude	51
Figure 31 Carte des temps de parcours en 2018 entre l'A89 et le Tunnel sous Fourvière via deux itinéraires concurrents	53
Figure 32 Carte des temps de parcours en 2018 entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents	53
Figure 33 Tracés alternatifs par le nord (Source : CETE Lyon, projets alternatifs, mars 2013)	54
Figure 34 Tracé du projet A89 -A6	56
Figure 35 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2018 sur le secteur d'étude	57
Figure 36 Structure des trafics attendus sur la liaison en 2018, entre la RD307 et la RD306.....	58
Figure 37 Carte des temps de parcours entre l'A89 et le Tunnel sous Fourvière via deux itinéraires concurrents en 2018, aux heures de pointe	59
Figure 38 Carte des temps de parcours entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents en 2018, aux heures de pointe	59
Figure 39 Le projet de zone logistique Loire-Centre à Balbigny	64
Figure 40 Carte de synthèse des effets du programme.....	67
Figure 41 Milieu humain (Source Etude d'impact de la liaison Autoroutière A89-A6)	69

TABLEAUX

Tableau 1 Historique – grandes étapes du projet.....	10
Tableau 2 Emplois 2009 et population 2009 par zone d'emplois	11
Tableau 3 L'emploi au nord-ouest de Lyon (Source : INSEE, 2009).....	16
Tableau 4 L'évolution de l'emploi dans les communes entre 1999 et 2009 concernées par le projet (Source INSEE, 2013).....	16
Tableau 5 Flux de déplacements domicile-travail 2009	17
Tableau 6 Part modale des Transports Collectifs 2009 Déplacements Domicile-Travail.....	19
Tableau 7 Emplois dans l'industrie en 2009 par zone d'emploi	19
Tableau 8 Emplois dans la construction en 2009 par zone d'emploi	20
Tableau 9 Emploi dans le commerce, le transport et les services en 2009	21
Tableau 10 Emplois tertiaires non-marchands en 2009 par zones d'emploi.....	22
Tableau 11 Principales zones d'activités récentes dans la zone de projet.....	24
Tableau 12 Emplois dans l'agriculture 2009 par zone d'emploi	25
Tableau 13 Service ferroviaires desservant l'aire d'étude.....	38
Tableau 14 Accidentologie et gravité par axe entre 2007 et 2011 (Source : DDT Rhône, 2013)	42
Tableau 15 Fréquences heure de pointe (HP) et heure creuse (HC) par ligne.....	45
Tableau 16 Fréquentations des gares de l'Ouest lyonnais en 2011	45

Tableau 17 Taux de croissances annuels moyens recommandés (base 2002) et constatés	51
Tableau 18 Prévisions de trafics sur la liaison A89 A6 en 2018	57
Tableau 19 Trafics à long terme sur le projet de liaison (2038).....	62

PHOTOGRAPHIES

Photo 1 Viaduc sur l'A89 en chantier, ASF	7
Photo 2 Paysage entre Tarare et Viollay	24
Photo 3 Ouest de Lyon – Le pôle Touristique et Hôtelier	31
Photo 4 Ouest de Lyon - infrastructure et zones d'activités.....	33
Photo 5 L'Arbresle	33
Photo 6 Vue sur Tarare	34
Photo 7 Le centre de Balbigny.....	34
Photo 8 Trafic sur la RN 489	40
Photo 9 RN6 en heure de pointe, Dardilly	42
Photo 10 Halte de Dommartin- Lissieu sur la branche de Lozanne.....	44
Photo 11 Zone de verger à Dardilly et Golf de La Tour-de-Salvagny.....	65
Photo 12 Verger à Dardilly, et ZAC Sans Souci à Limonest, Techlid	68

1. INTRODUCTION

L'évaluation économique et sociale a pour objet d'apprécier l'intérêt de la réalisation du projet pour la collectivité. Ce dossier présente le contexte socio-économique régional des transports. Il analyse les effets du projet, ses avantages, notamment en termes de contribution au développement économique et durable des régions concernées.

Y sont également présentés les résultats des prévisions de trafic en situation de référence et de projet, ainsi que le bilan socio-économique de l'opération.

1.1. OBJET ET CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

L'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructure est définie par la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) du 30 décembre 1982. Cette loi, qui érige le principe du droit au transport pour tous les citoyens, est articulée autour de plusieurs idées fortes énoncées dans son article 3, notamment :

- la complémentarité et la concurrence intermodale ;
- la protection de l'environnement ;
- l'efficacité économique et sociale.

Son article 14 impose aux maîtres d'ouvrage la réalisation d'une évaluation économique et sociale des grands projets d'infrastructures préalablement à leur réalisation. Au-delà de la LOTI et de son décret d'application, l'évaluation économique et sociale s'appuie sur les textes suivants :

- la note de la Direction des Routes du 8 août 1995 portant sur la « notion de programme et l'appréciation des impacts » ;
- la circulaire n° 98-99 du 20 octobre 1998, relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne ;
- l'instruction cadre du 25 mars 2004 qui réactualise l'instruction cadre du 3 octobre 1995 relative aux méthodes d'évaluation des grands projets de transport ;
- la lettre circulaire du 27 mai 2005, mettant à jour les scénarios de croissance du trafic, le taux d'actualisation et la prise en compte de la contrainte budgétaire s'exerçant sur les finances publiques ;
- L'instruction de mai 2007, relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains.

Conformément à la LOTI, l'évaluation économique et sociale est suivie dans un délai de trois à cinq ans après la réalisation du projet d'un bilan des effets constatés.

Le présent document constitue l'évaluation économique et sociale du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération A89 - A6, incluse dans le programme de travaux A72 - A46. Il vise à évaluer son intérêt pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à la présente enquête.

Il s'articule autour de sept grandes parties :

- l'introduction définissant le cadre de l'opération A89 - A6 mise à l'enquête. Cette opération s'inscrit dans le programme A72 - A46 et dans un contexte réglementaire qui définit les objectifs et le contenu de son évaluation économique et sociale ;
- la présentation du territoire concerné ;
- la situation actuelle de ce territoire en termes de dynamiques économiques et spatiales : diagnostic socio-économique à travers la démographie, le logement, l'emploi, les pôles et aires d'influence, les activités économiques ;
- la situation actuelle en termes d'offre de transports et de déplacements : description des réseaux routiers et de transports collectifs ainsi que des conditions de déplacement et de circulation ;
- les perspectives d'évolution économique et sociale : la situation de référence. Cette analyse de l'évolution du territoire permet de caractériser les besoins futurs en termes de déplacements et d'infrastructures ;
- les différentes solutions, comme réponses possibles aux besoins exprimés : les conséquences du programme et de l'opération y sont décrites en termes de trafics, en ayant le souci de prendre en compte la dimension intermodale ;
- le bilan socio-économique: il établit les avantages et inconvénients monétarisables de l'opération, ainsi que sa rentabilité du projet pour la collectivité ;

1.2. LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION A89 - A6

1.2.1. LE PROGRAMME A72 - A46

L'A89, autoroute transversale de 500 km environ, a été voulue comme un outil puissant de désenclavement du centre de la France, relié jusqu'alors uniquement à Paris. Il s'agissait également d'assurer de grandes liaisons autoroutières est - ouest, afin notamment d'améliorer les liaisons de la façade atlantique aux grands pôles européens.

Le principe d'aménagement d'une liaison autoroutière entre Bordeaux, Clermont-Ferrand et Lyon, par l'A89, a été prévu dès 1988 dans le schéma directeur routier national (SDRN). Cette décision a été réitérée lors de la révision du schéma directeur en 1992 (décret n° 92-379 du 1er avril 1992), puis à nouveau confirmée par le gouvernement, réuni en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 23 juillet 1999, affirmant cette décision d'aménagement autoroutier.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 a considéré l'achèvement des liaisons est - ouest comme projets prioritaires. Il a, dans ce contexte, confirmé la réalisation du tronçon de l'autoroute A89 entre Clermont-Ferrand et Lyon.



Figure 1 L'Autoroute A89 au sein du réseau routier national (août 2009), Source MEDDE

Ce programme général d'aménagement de l'axe autoroutier entre l'autoroute A72 (Nervieux) et l'autoroute A46 (Quincieux) permet également une amélioration significative des communications routières entre l'agglomération lyonnaise et les agglomérations du département de la Loire (en particulier Roanne) ou de l'ouest du département du Rhône (Tarare, L'Arbresle). À ce titre, il constitue un facteur pouvant favoriser le développement régional de villes telles que Roanne et Tarare.

Il permet l'achèvement de l'itinéraire autoroutier complet de l'A89 entre Bordeaux et Lyon et comprend les quatre opérations suivantes :

- Antenne de Balbigny : en service,

- A89 Balbigny / La Tour-de-Salvagny : mise en service en janvier 2013,
- Liaison A89/A6 : objet du présent dossier,
- Liaison A6/A46 (déclarée d'utilité publique en juillet 2009) : dénommée A466, les travaux de cette section ont commencé début 2013, pour une mise en service prévue en 2015.

1.2.2. JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

La commission d'enquête du projet A89 Balbigny - la Tour-de-Salvagny a émis un avis favorable à la réalisation de cette autoroute avec réserve « le raccordement de l'A89 devra se faire à l'autoroute A6, par des voiries ayant des caractéristiques d'un aménagement autoroutier. La date de mise en service de l'A89 et celle de son raccordement sur l'A6 devront être concomitantes ».

L'État, maître d'ouvrage, a décidé de donner une suite favorable à cette réserve. Dans le document accompagnant le décret du 17 avril 2003 déclarant l'utilité publique des travaux de construction de la section Balbigny - La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89 et de l'antenne autoroutière de l'Arbresle, il a proposé que le raccordement de l'extrémité est de l'A89 jusqu'à l'A6 soit réalisé à la même échéance, dans la mesure où il ne pourrait l'être dans des délais satisfaisants par le contournement autoroutier ouest de Lyon.

La liaison A89 - A6 entre La Tour-de-Salvagny et l'A6 sur la commune de Limonest est destinée à assurer ce raccordement. La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par l'État (ministère en charge des Transports).

1.2.3. CONSISTANCE ET OBJECTIF DE L'OPÉRATION

Le projet, soumis à l'enquête publique concerne une liaison autoroutière concédée, d'une longueur d'environ 5,5 km, reliant l'autoroute A89 sur la commune de La Tour-de-Salvagny, à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest dans le département du Rhône.



Photo 1 Viaduc sur l'A89 en chantier, ASF

Ce projet de liaison, constituant l'opération objet de la présente enquête, comprend :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour de Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 km,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 km environ,
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 km environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
- la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6, sur un linéaire d'environ 0,8 km,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6),

La réalisation de ce système d'échanges avec l'A6, partie intégrante du projet, nécessite l'aménagement des voies et des zones d'entrecroisement dans les deux sens sur l'autoroute A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde sur une longueur d'environ 3 km.

La liaison A89/A6 ne sera pas dotée d'installations de péage.

Au sein du programme A72-A46, la liaison A89/A6 a pour objectifs :

- d'assurer la continuité autoroutière depuis l'extrémité actuelle de l'autoroute A89 avec l'A6, l'A466, l'A46 Nord et l'A432,
- d'améliorer la structuration des flux de transit et d'échanges sur les grands axes du réseau routier national,

Les fonctionnalités recherchées pour cette opération sont :

- l'obtention d'un niveau de service satisfaisant en termes de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit,
- une captation efficace des trafics d'échanges prépondérants entre l'A89 et Lyon sur un itinéraire aménagé à cet effet,
- en conséquence, une redistribution cohérente des trafics locaux et d'échanges avec l'ouest de l'agglomération lyonnaise sur les itinéraires existants,
- une remise à niveau environnementale des voiries réaménagées (RN7, RN489 et A6) offrant ainsi une amélioration du cadre de vie des riverains de ces infrastructures.



Figure 2 Le programme : Nervieux (A72) - Quincieux (A46)

1.2.4. MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPÉRATION

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) représenté par le Préfet de Région Rhône-Alpes et déléguée localement à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL Rhône-Alpes).

1.2.5. HISTORIQUE DE L'OPÉRATION

	Décision
13 avril 1987	Le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) retient le principe de réalisation d'une liaison autoroutière entre Genève et Bordeaux.
6 juillet 1994	Choix par décision ministérielle d'un fuseau de tracé après consultation des élus, services et associations.
9 juin 1997 au 12 juillet 1997	Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'A89 entre Balbigny et Lyon. (avec tracé nord par Les Chères)
5 janvier 1999	Décision du gouvernement de ne pas mener à son terme la procédure qui aurait dû conduire à la déclaration d'utilité publique de la section autoroutière A89 entre Balbigny et Lyon. Cette décision a été motivée par le lancement dès 1997 d'un débat d'opportunité sur le contournement ouest de Lyon (COL), dont la branche nord permettra à terme d'écouler les trafics de transit de l'A89 vers l'A6 en substitution de la section Châtillon - les Chères initialement prévue dans le cadre de l'opération A89.
23 juillet 1999	Confirmation par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de l'arrêt de la procédure d'enquête publique de l'autoroute A89. Décision de mise à l'étude d'une liaison autoroutière concédée entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, dans la bande de 300 mètres retenue précédemment.

	Décision
1er septembre 1999	Décision ministérielle demandant l'étude de l'aménagement de la section autoroutière A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny et l'examen des conditions de raccordement de l'autoroute A89 à l'autoroute A6, dans l'attente du COL dont la mise en service ne pourra avoir lieu à l'horizon de mise en service de l'A89.
17 Septembre 2001 au 23 octobre 2001	Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny.
18 juillet 2002	Décision ministérielle commandant l'élaboration des études d'avant-projet sommaire d'une solution de raccordement autoroutière de l'A89 à A6 s'appuyant sur l'aménagement de la RN7, la route départementale RD73 (reclassée depuis RN489) et la réalisation d'un barreau neuf assurant la liaison entre la RN6 et A6.
11 octobre 2002	Déclassement des sections de RD73 et RD73d comprises entre la RN7 et la RN6 par délibération du Conseil général du Rhône pour reclassement dans la voirie nationale (RN489).
17 avril 2003	Décret prononçant la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A89 section Balbigny - La Tour-de-Salvagny. La réserve émise par la commission d'enquête (« <i>Le raccordement de l'A89 devra se faire sur l'autoroute A6, par des voiries ayant les caractéristiques d'un aménagement autoroutier. La date de la mise en service de l'A89 et celle de son raccordement sur l'A6 devront être concomitantes</i> ») a été acceptée par l'État
23 avril 2003	Arrêté ministériel procédant au classement dans le domaine public routier national, sous l'appellation de RN489, des sections de RD73 et RD73d comprises entre la RN7 et la RN6.
19 décembre 2006	Décision ministérielle demandant l'étude de la mise à péage de la liaison A89-A6 dans un objectif de concession, afin de permettre une mise en service concomitante avec l'autoroute A89 Balbigny-La Tour-de-Salvagny.
2 mai 2007	Approbation par décision ministérielle de l'avant-projet sommaire de la liaison A89-A6, en retenant l'option de mise en concession de la liaison et la mise à péage des bretelles de la bifurcation avec l'autoroute A6 orientées vers Lyon.

	Décision
11 décembre 2007 au 18 janvier 2008	Enquêtes d'utilité publique des projets de liaisons A89 - A6 et A6 - A46
Juillet 2009	Le Conseil d'État, saisi en mai de la proposition de décret visant à déclarer d'utilité publique le projet de liaison A89/A6, a émis un avis défavorable. Au vu de cet avis, le gouvernement a décidé de ne pas prendre le décret déclarant d'utilité publique le projet.
15 juillet 2009	Déclaration d'utilité publique de la liaison A6 - A46.
29 juin 2010	Décision ministérielle de relancer la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de liaison directe.
30 mai au 25 juin 2011	Concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme auprès des communes concernées par le projet de liaison A89/A6
13 décembre 2012	Diffusion du bilan de la concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.
21 janvier 2013	Mise en service de l'autoroute A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny.
10 juin au 05 juillet 2013	Consultation inter-services sur la base du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Tableau 1 Historique – grandes étapes du projet

2. LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE PROGRAMME

2.1. LA NOTION HABITUELLE DE ZONES D'IMPACT

Pour l'évaluation des grands projets d'infrastructures routières ou ferroviaires, les instructions-cadres et guides méthodologiques proposent d'apprécier les répercussions sur des espaces habituellement abordés selon trois niveaux d'analyse :

- le niveau restreint des communes d'implantation ou voisines, qui prend en compte les effets localisés ;
- le niveau élargi où se font sentir les effets en matière économique et sociale ;
- le niveau étendu, celui des réseaux concernés par les répercussions en matière de transport.

La zone d'étude restreinte correspond aux communes directement impactées par le projet considéré. Cela se justifie par les répercussions directes de l'infrastructure projetée en matière de trafic ou d'emprises foncières. Il s'agit de traiter là des effets localisés.

Les zones d'études, élargie et étendue, correspondent au périmètre où les effets en matière économique et sociale sont les plus intenses. Dans ce cas, le plus souvent les notions de zone d'emploi ou d'aire urbaine (au sens de l'Insee) sont utilisées pour analyser les relations et les échanges qui s'organisent sur des territoires plus vastes.

2.2. SITUATION GÉOGRAPHIQUE

Le programme autoroutier A72 - A46 nord constitue un maillon manquant entre l'A72 et le nord de Lyon, qui permet l'achèvement de la transversale ouest - est qui part de Bordeaux pour aboutir à Genève en passant par Clermont-Ferrand et Lyon.

Orienté principalement selon un axe ouest - est, il traverse un secteur vaste et particulièrement hétérogène qui relie la vallée de la Loire et celle de la Saône.

Le programme débute à l'Est au niveau de l'antenne autoroutière de Balbigny (incluse) dans la **plaine du Forez (Loire)**, raccordée à l'ouest à l'autoroute A89, au droit de la RN82. Il franchit ensuite la barrière naturelle des **monts du Tararais** qui culminent, près de Violay, à environ 1 000 mètres d'altitude. Les crêtes de ce massif montagneux constituent la limite naturelle des départements de la Loire et du Rhône. Cette barrière montagneuse est entaillée par le réseau hydraulique ; ainsi le Bernard rejoint la Loire à Balbigny et le Gand s'écoule jusqu'à Roanne où il débouche dans la Loire.

La partie rhodanienne située au nord-ouest de l'agglomération lyonnaise offre aussi de forts contrastes. Les villes de Tarare, L'Arbresle et Lozanne occupent les fonds de vallées aux points de confluence principaux de la Turdine, de la Brévenne et de l'Azergues. Au contraire, Bully est située sur les coteaux et les bourgs de Châtillon-d'Azergues et de Fleurieux-sur-l'Arbresle sont implantés sur des sites dominants. À l'intersection de ces trois vallées s'inscrit le « **plateau lyonnais** » avec, au nord, les monts du Beaujolais et, au sud, les monts du Lyonnais.

Au-delà de l'autoroute A6, le secteur de la **plaine des Chères** constitue une unité agricole de grande valeur contrainte dans le triangle Ambérieux - Quincieux - Les Chères, appelé le « Triangle vert ». Les documents d'urbanisme et le projet d'intérêt général (PIG) de la plaine des Chères permettent de préserver de l'urbanisation ce secteur aux enjeux environnementaux forts.

Ainsi, reliefs, cours d'eau et voies de communication contraignent fortement les infrastructures et l'urbanisation de l'ensemble du territoire concerné par le programme A72 - A46.

2.3. LA ZONE LARGE ET SON ARMATURE URBAINE

Ce programme autoroutier A72 - A46 a pour fonction principale de faciliter les déplacements. En zone très urbanisée, l'essentiel des déplacements est lié aux relations entre le travail et l'habitat. Afin de décrire et d'évaluer au mieux l'impact économique de ce projet, il convient donc de se situer au niveau des zones d'emplois définies par l'Insee comme « *espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent* ». Les zones d'emplois comptent au moins 25 000 actifs.

Quatre zones d'emplois sont en relation avec cette infrastructure. Elles constituent la zone large sur laquelle le projet exerce une influence directe économique et sociale. Ces quatre zones d'emploi sont centrées sur des unités urbaines de plus de 50 000 habitants : **Lyon, Roanne, Villefranche-sur-Saône et Saint-Etienne**.

Le projet commence à Balbigny qui fait partie de l'ensemble des communes de la plaine du Forez possédant un caractère rural marqué.

Tableau 2 Emplois 2009 et population 2009 par zone d'emplois

Zone d'emploi	Emplois 2009	Population 2009
Lyon	815 443	1 721 937
Villefranche-sur-Saône	82 356	241 000
Roanne	52 749	138 790
Saint-Etienne	215 094	537 317

L'unité urbaine de **Roanne** au nord-ouest de la zone étudiée compte 15 communes et totalise 80 700 habitants en 2009, en perte de 3,6% entre 1990 et 1999 et de 1,2% entre 1999 et 2009.

Au sud-est, l'unité urbaine lyonnaise, comprenant Villefranche-sur-Saône, regroupe 130 communes (dont les 9 arrondissements de Lyon) et 1,54 million d'habitants en 2009. La progression démographique a été de 8% entre 1999 et 2009.

La zone restreinte concernée par l'opération A89 - A6 compte quatre communes : La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Limonest et Lissieu. La population 2010 est de 19 000 habitants en croissance de 15% entre 1990 et 1999 et de 8% entre 1999 et 2010.

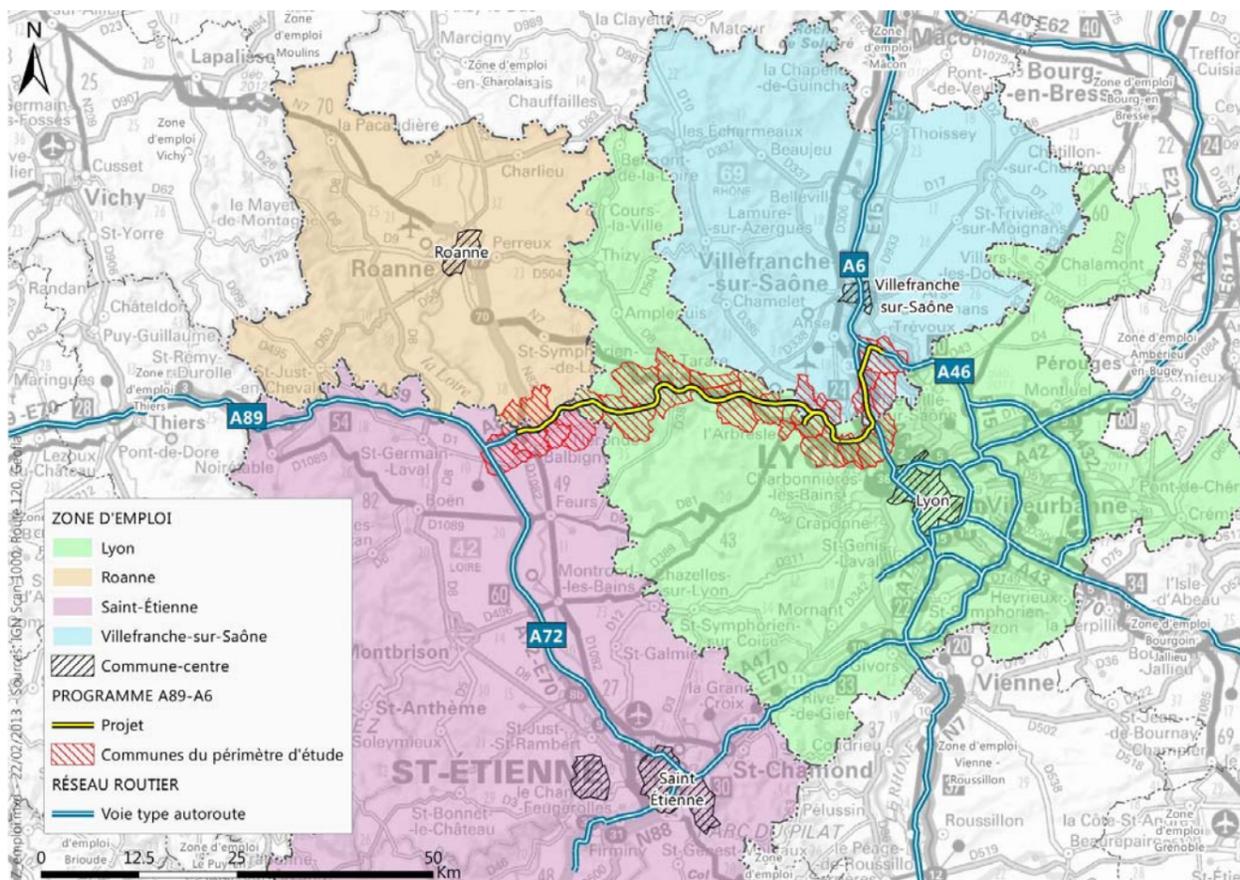


Figure 3 Communes et zones d'emplois traversées par le programme A89-A6

Définitions INSEE

Une zone d'emplois : Une zone d'emplois est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs. Basé sur le recensement de la population de 1990, le précédent zonage est aujourd'hui actualisé et remplacé, depuis juillet 2011, par une nouvelle version s'appuyant sur le recensement de 2006.

Une unité urbaine : La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

2.4. LE NIVEAU RESTREINT DES COMMUNES TRAVERSÉES

Les 32 communes traversées par la liaison autoroutière entre l'A72 et l'A46 peuvent être réparties en trois groupes :

- les communes traversées par la section Balbigny - La Tour-de-Salvagny ;
- les communes concernées par la liaison A89 - A6, objet de la présente enquête publique ;
- les communes traversées par l'A6 et au-delà de l'A6, celles concernées par la liaison A6 - A46.

Section Balbigny - La Tour-de-Salvagny

- Dans le département de la Loire
 - Nervieux
 - Balbigny
 - Saint-Marcel-de-Félines
 - Néronde
 - Bussières
 - Sainte-Colombe-sur-Gand
 - Violay

Dans le département du Rhône

- Joux
- Saint-Marcel-l'Éclairé
- Tarare
- Saint-Loup
- Pontcharra-sur-Turdine
- Les Olmes
- Saint-Romain-de-Popey
- L'Arbresle
- Sarcey
- Bully
- Châtillon
- Nuelles
- Belmont d'Azergues
- Fleurieux-sur-l'Arbresle
- Lozanne
- Lentilly
- La Tour-de-Salvagny

Section liaison A89 - A6

- Dans le département du Rhône
 - La Tour-de-Salvagny
 - Lissieu
 - Dardilly
 - Limonest

Section liaison A6 - A46

- Dans le département du Rhône
 - Limonest
 - Lissieu
 - Marcilly-d'Azergues
 - Chasselay
 - Les Chères
 - Quincieux
 - Ambérieux

3. LA SITUATION ACTUELLE : LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES ET SPATIALES

3.1. DÉMOGRAPHIE ET POPULATION

3.1.1. À L'ÉCHELLE DU PROGRAMME

- Entre agglomération lyonnaise et plaine du Forez : forts contrastes démographiques

La zone d'étude concernée par le programme A72 - A46 englobe un **secteur d'urbanisation dense à l'est et un espace sur lequel le caractère rural se maintient à l'ouest**.

Au sud-est, l'influence démographique de l'agglomération lyonnaise se fait sentir sur de nombreuses communes situées dans sa première couronne, comme Écully (18 000 habitants) et des communes de 5 000 habitants environ, Champagne-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or et Saint-Didier-au-Mont-d'Or, puis s'étale en étoile à la faveur des axes de communication sur des communes résidentielles : Dardilly (8 400 habitants), Lentilly (5 300 h.), La Tour-de-Salvagny (3 700 h.), Lissieu (3 100 h.) et Limonest (3 200 h.).

Plus à l'ouest, irriguées par la RN7, les communes de L'Arbresle (6 000 h.), Fleurieux-sur-l'Arbresle, Bully et Savigny marquent la limite périurbaine de l'influence lyonnaise. Tarare constitue un pôle urbain important sur la RN7 avec plus de 10 000 habitants.

En direction de l'agglomération roanaise, les communes ligériennes comptent pour la plupart moins de 1 200 habitants et présentent de faibles densités. Certaines communes marquent la structure du territoire, comme Amplepuis (5 200 habitants) et Thizy-les-Bourgs (2 400 h.) situées sur la RD8, ou Balbigny (2 800 h.).

Au nord, le projet A6 - A46 se situe, entre le Grand Lyon et Villefranche-sur-Saône, sur un espace intermédiaire encore préservé et moyennement peuplé en raison de zones inondables le long de l'A46 et en application du PIG de la plaine des Chères. Les bourgs de Trévoux, Anse et Chazay-d'Azergues s'y distinguent avec plus de 4 000 habitants.

- Croissance importante en troisième couronne lyonnaise et plus hétérogène, voire négative, en partie ligérienne

La période 1999-2010 a été marquée par la poursuite de la périurbanisation de l'agglomération lyonnaise commencée dès les années soixante et par son extension jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de Lyon. Cette dynamique est alimentée par le **déficit migratoire de l'agglomération et notamment la déprise démographique de sa première couronne**.

C'est en **deuxième couronne de l'agglomération lyonnaise que la croissance démographique est la plus élevée** ; elle atteint des territoires de plus en plus éloignés, avec une nouvelle couronne qui se dessine vers L'Arbresle et au-delà. Sur ces communes, le taux de croissance annuel de ces dernières années (1999-2010) varie entre 1,5% et 3%. Il faut signaler notamment le dynamisme démographique des communes de la communauté de communes du Bois d'Oingt au nord de L'Arbresle.

Globalement, le dynamisme démographique concerne les communes irriguées par la RN7 et par les départementales qui la coupent, soit un ensemble de communes sous influence du projet A89 - A6. La commune de Tarare fait exception avec un taux de croissance négatif (-2% entre 1999 et 2009) dû à un solde migratoire négatif.

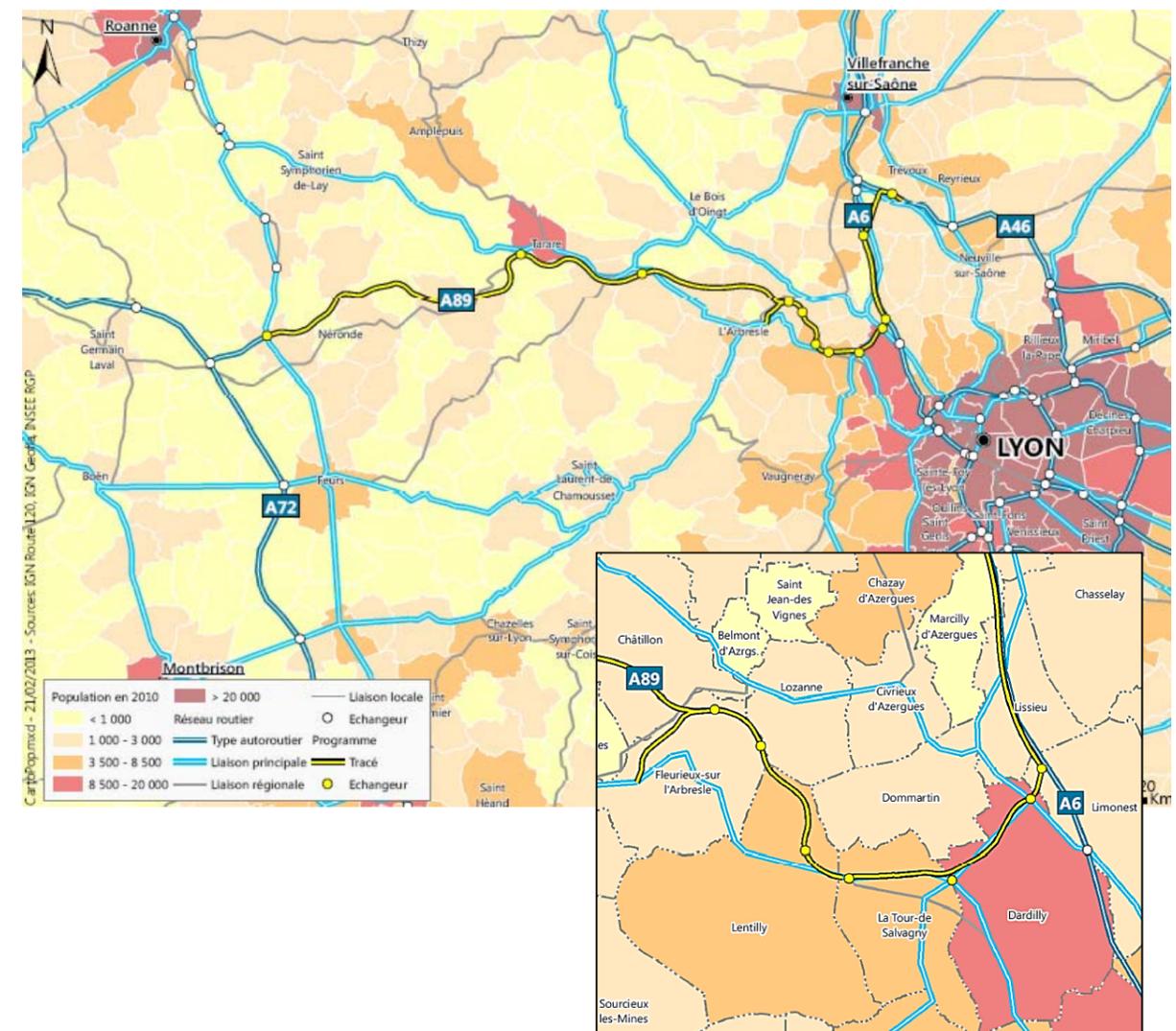


Figure 4 Les bassins de population concernés par le programme A89 entre l'A72 et l'A46

La dynamique est beaucoup plus faible dans la partie ligérienne étudiée. **La commune de Roanne et les communautés de communes de Balbigny et du Pays entre Loire et Rhône (au sud de**

Roanne) sont majoritairement en déclin démographique, du fait d'un solde migratoire négatif. Un dynamisme, toutefois relatif, peut s'observer le long de la RN7 sur la communauté de communes du Pays d'Amplepuis - Thizy, le long de la RN82 au sud de Balbigny et en couronne de Feurs.

● Un fort mouvement de périurbanisation

Les nouveaux logements construits entre 1999 et 2009 se répartissent de manière hétérogène sur le territoire concerné par le programme A72 - A46. La construction est encore dynamique au nord et à l'ouest de Lyon avec de nouveaux logements qui se construisent sur Dommartin, Lentilly, Lozanne, Lissieu, Les Chères et jusqu'à Ambérieux.

Les statistiques confirment que la **pression foncière** encore contenue dans la communauté de communes du Pays de L'Arbresle **est en train d'investir les territoires situés plus à l'ouest**. Ainsi, les augmentations du nombre de logements commencés récemment sont situées sur Bully, Saint-Romain-de-Popey, Pontcharra-sur-Turdine et aux alentours (Saint-Loup, Dareize, Saint-Clément-sur-Valsonne). Les constructions sont également importantes tout le long des RN7, RN82 au sud de Roanne et en couronne au nord de Feurs.

Le haut niveau de vie des ménages couplé au phénomène de périurbanisation se traduit concrètement par une prédominance de maisons individuelles de grande taille dont la majorité des résidents sont propriétaires. De ce fait, la zone connaît un **fort déficit de logements intermédiaires et sociaux** pour les jeunes ou les catégories sociales moins aisées. Ces personnes sont obligées de s'éloigner de leur lieu de travail (accroissement des déplacements domicile-travail) pour rechercher des terrains disponibles à des prix correspondant à leur budget, ce qui a pour conséquence le vieillissement des communes.

Ce phénomène est pris en compte par certaines communes lors de la révision de leur document d'urbanisme. Ainsi, le programme local de l'habitat (PLH) de la communauté de communes du Pays de L'Arbresle, inscrit dans le plan d'action de l'Agenda 21 2013-2018, et le PADD du PLU de L'Arbresle en cours d'élaboration prévoient la construction de logements (conformément aux hypothèses de croissance démographique définie par le SCOT), mais essentiellement par la densification des dents creuses, dans un objectif de densification.

Définitions¹ :

- **Directives territoriales d'aménagement (DTA)** : les DTA sont des documents d'urbanisme stratégiques d'État, de planification à long terme, avec lesquels les documents de planification locale doivent être compatibles
- **Programme Local de l'Habitat (PLH)** : les PLH définissent les objectifs et les principes d'une politique de l'habitat, politique pour laquelle les compétences sont réparties entre les différents niveaux de collectivités. Le PLH est le cadre principal de définition des politiques locales de l'habitat.

¹ Source : developpement-durable.gouv.fr

• **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** : le PLU est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.

• **Plan d'Occupation des Sols (POS)** : le POS est un document d'urbanisme local qui « fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire »². Les PLU se substituent ainsi progressivement aux POS.

• **Schéma de cohérence territoriale (SCoT)** : le SCoT est un outil de conception et de mise en oeuvre d'une planification intercommunale en orientant l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales établis au niveau communal

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : document intégré au SCoT qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

• **Solde naturel** : différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès.

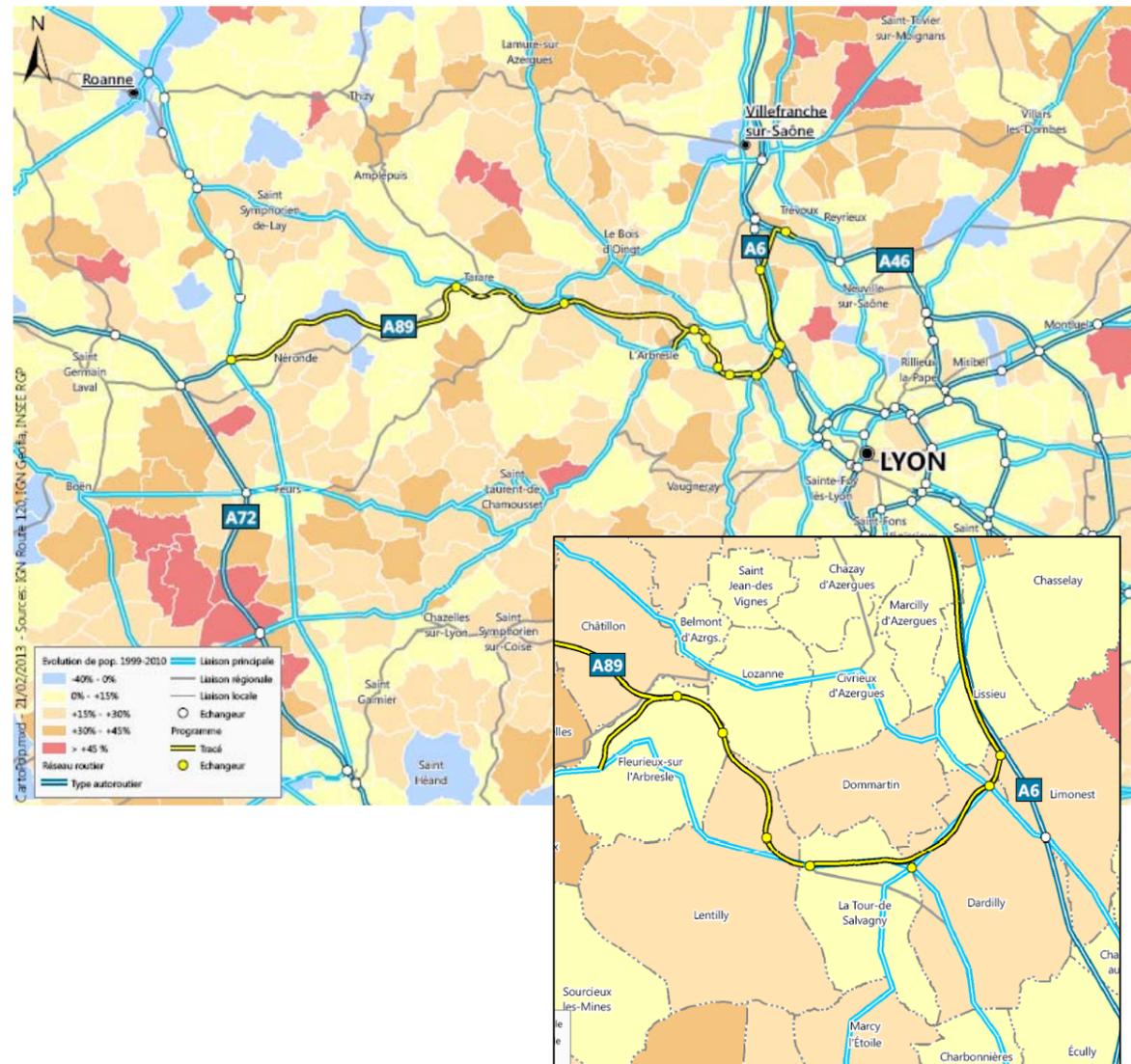
• **Solde migratoire** : différence entre le nombre de personnes qui sont arrivées sur la commune et le nombre de personnes qui en sont parties.

3.1.2. DANS LA ZONE DES COMMUNES TRAVERSÉES PAR L'OPÉRATION

Les quatre communes de la zone strictement concernée par l'opération A89 - A6, situées à proximité des pôles d'emploi lyonnais ont déjà un habitat dense.

² Version initiale de l'Article L 123-1 du Code de l'urbanisme.

Figure 5 Évolution de la population entre 1999 et 2010



□ **Dardilly** est une commune périurbaine à croissance forte et constante depuis les années soixante. Cela s'est traduit par le développement d'un tissu pavillonnaire organisé en lotissements de part et d'autre de la RD73 et en périphérie du site central appelé le Barriot. En 2009, l'habitat est constitué de 3 021 résidences principales dont 64% de maisons individuelles, 24% de logements collectifs privés et 12% de logements sociaux. Une centaine de logements collectifs sont situés à l'est de la commune, à proximité de l'autoroute A6. Le Plan de Mandat 2008-2014 affiche pour objectif « un développement résidentiel maîtrisé et une extension urbaine limitée, qui répondent aux besoins de la population. ».

Dans le PLU de la communauté urbaine de Lyon, la commune de Dardilly a affiché sa volonté de maîtriser et de gérer l'urbanisation, en limitant les zones d'urbanisation future et en rendant

inconstructibles certaines zones naturelles. Pourtant, l'étalement urbain se poursuit et de nouvelles maisons individuelles ont été construites récemment au voisinage.

□ **Limonest**, localisée à l'est de l'A6, connaît depuis 1975 une évolution démographique entre + 10 et + 15% à chaque recensement. En dehors de trois opérations d'habitats collectifs dans le centre, le développement de la commune est essentiellement basé sur des habitations individuelles isolées, implantées le long des chemins ruraux, notamment sur les secteurs du Mathias, de la Garde et des Bruyères. Le hameau de Saint-André s'est développé au milieu d'un environnement très naturel. Au sud de la commune (aussi sur Dardilly), le hameau de la Bruyère, à proximité du collège horticole, est essentiellement constitué de fermes.

En 2009, Limonest comptait 1 136 résidences principales. Entre 2001 et 2010, 221 logements ont été commencés sur la commune, soit une moyenne de 24 logements par an.

□ **La Tour-de-Salvagny** connaît depuis 1990 et 1999 une stabilité sur le plan démographique avec des évolutions sur les deux derniers recensements inférieures à 5%. Cette tendance s'explique en grande partie par le vieillissement de sa population conjuguée au départ des jeunes vers les pôles d'emplois.

L'urbanisation, située dans un premier temps le long de la RN7 qui traversait le centre du village, s'est réorganisée en 1988 lorsque la déviation a été mise en place et de nouveaux lotissements construits.

Pour étendre son centre et intégrer très en amont l'environnement, la commune a lancé une « analyse environnementale de l'urbanisme » sur le projet de 7,4 ha de ZAC environnementale du Contal. Située au plus près de la RN7 (150 m en un point), la ZAC du Contal est partiellement réalisée, les travaux se poursuivent sur l'année 2013. Il est prévu de réaliser plus d'une centaine de logements (individuels et collectifs) et une surface commerciale. Le secteur à l'ouest de Croix Coton (Jacquemet) est identifié comme une réserve urbaine à plus long terme. Cette commune compte en 2009 1 455 résidences principales. 256 logements ont été commencés entre 2001 et 2010.

□ **Lissieu**, traversée à la fois par la RN6 et l'A6 a connu un essor démographique entre 1975 et 1982 (+ 185%) correspondant à l'urbanisation du site de Bois-Dieu, à la fois parc d'activités tertiaire et ensemble résidentiel de villas individuelles. Depuis 1982, la population continue d'augmenter avec l'arrivée de nouveaux habitants sur la commune. Le solde naturel favorable témoigne d'une population jeune.

En 2009, Lissieu avait 1 110 résidences principales. Les logements commencés entre 1999 et 2009 sont au nombre de 211 (120 logements commencés sur l'année 2004), soit une évolution de + 15% du parc résidentiel.

3.2.L'EMPLOI

3.2.1. UN ESPACE CRÉATEUR D'EMPLOI

● Concentration des emplois

La zone d'emploi de Lyon avec ses 917 000 emplois en 2009, exerce sans conteste une influence considérable sur le développement et les déplacements de la couronne périurbaine nord de l'agglomération lyonnaise. Il paraît néanmoins pertinent de ne retenir dans la présente étude que les entreprises et les emplois de la seule partie nord-ouest de la zone d'emplois de Lyon.

Le nord-ouest de la zone d'emploi de Lyon est organisé en cinq EPCI et un ensemble de sept communes constituant le Techlid, le pôle économique ouest du Grand Lyon, qui regroupent un ensemble de 41 500 emplois.

Tableau 3 L'emploi au nord-ouest de Lyon (Source : INSEE, 2009)

EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale)	Emplois
CC ³ des Monts d'Or – Azergues	3 608
CC Beaujolais Val-d'Azergues	1 125
CC des Pays du Bois d'Oingt	3 406
CC du Pays de Tarare	8 792
CC du Pays de l'Arbresle	10 709
Techlid ⁴	41 524

Proche du projet A89 - A6, le pôle économique ouest du Grand Lyon, **Techlid, regroupe à lui seul plus de 40 000 emplois**, situés principalement sur les communes d'Écully (12 300 emplois), Dardilly (7 700), Limonest (6 800), Tassin-la-Demi-Lune (6 000) et Champagne-au-Mont-d'Or (4 300).

Plus à l'ouest, à proximité immédiate de l'A89, les emplois sont concentrés sur l'unité urbaine de l'Arbresle (6 7001 emplois) et sur celle de Tarare avec plus de 7 300 emplois.

La zone d'emploi de Roanne, au nord-ouest du territoire étudié, est centrée sur Roanne qui constitue le pôle d'emplois le plus important. L'unité urbaine regroupe 37 500 emplois. La zone d'emplois comprend également trois autres unités urbaines : Charlieu, Cours-la-Ville, Thizy-les-Bourgs et Amplepuis.

³ Communauté de Communes

⁴ Situé au Nord-Ouest de l'agglomération lyonnaise, le Pôle Économique Ouest du Grand Lyon réunit aujourd'hui 7 communes : Champagne-au-Mont-d'Or, Charbonnières-les-Bains, Dardilly, Ecully, La-Tour-de-Salvagny, Limonest, Tassin la Demi-Lune.

L'observation comparée des évolutions d'emplois entre la période 1982-1990 puis 1990-1999 fait apparaître un déplacement des implantations d'entreprises vers de nouvelles communes, plus à l'écart de l'agglomération et où le prix du foncier est intéressant pour des entreprises à la recherche d'espace.

Alors qu'entre 1982 et 1990, les communes de Limonest, Dardilly, Lissieu et La Tour-de-Salvagny connaissent une **progression de plus de 60% de leur nombre d'emplois**, les créations d'emplois y sont ralenties depuis tandis que sur Bibost, Belmont-d'Azergues, Civrieux-d'Azergues, Moiré et Saint-Appolinaire, les taux de croissance des emplois dépassent les 100%.

Sur la zone étroite des 32 communes traversées par le programme A72-A46, l'Insee recense en 2009, 38 600 emplois. Le couloir est particulièrement dynamique puisqu'il enregistre une croissance de 22% sur la période 1999-2009, taux un peu supérieur au 17% de croissance de la zone large du nord-ouest lyonnais.

● Les dynamiques de création d'emplois

Au cours de la période 1980-1990, le déficit de réserves foncières a contraint les entreprises qui voulaient s'étendre, à aller rechercher plus loin du foncier disponible. Ainsi, entre 1982 et 1990, les communes de Dardilly, Lissieu et La Tour-de-Salvagny ont connu une progression de plus de 60% de leurs emplois. Limonest a multiplié par quatre son offre d'emplois, Champagne-au-Mont-d'Or par 2,5 et Civrieux-d'Azergues l'a doublée.

Tableau 4 L'évolution de l'emploi dans les communes entre 1999 et 2009 concernées par le projet (Source INSEE, 2013)

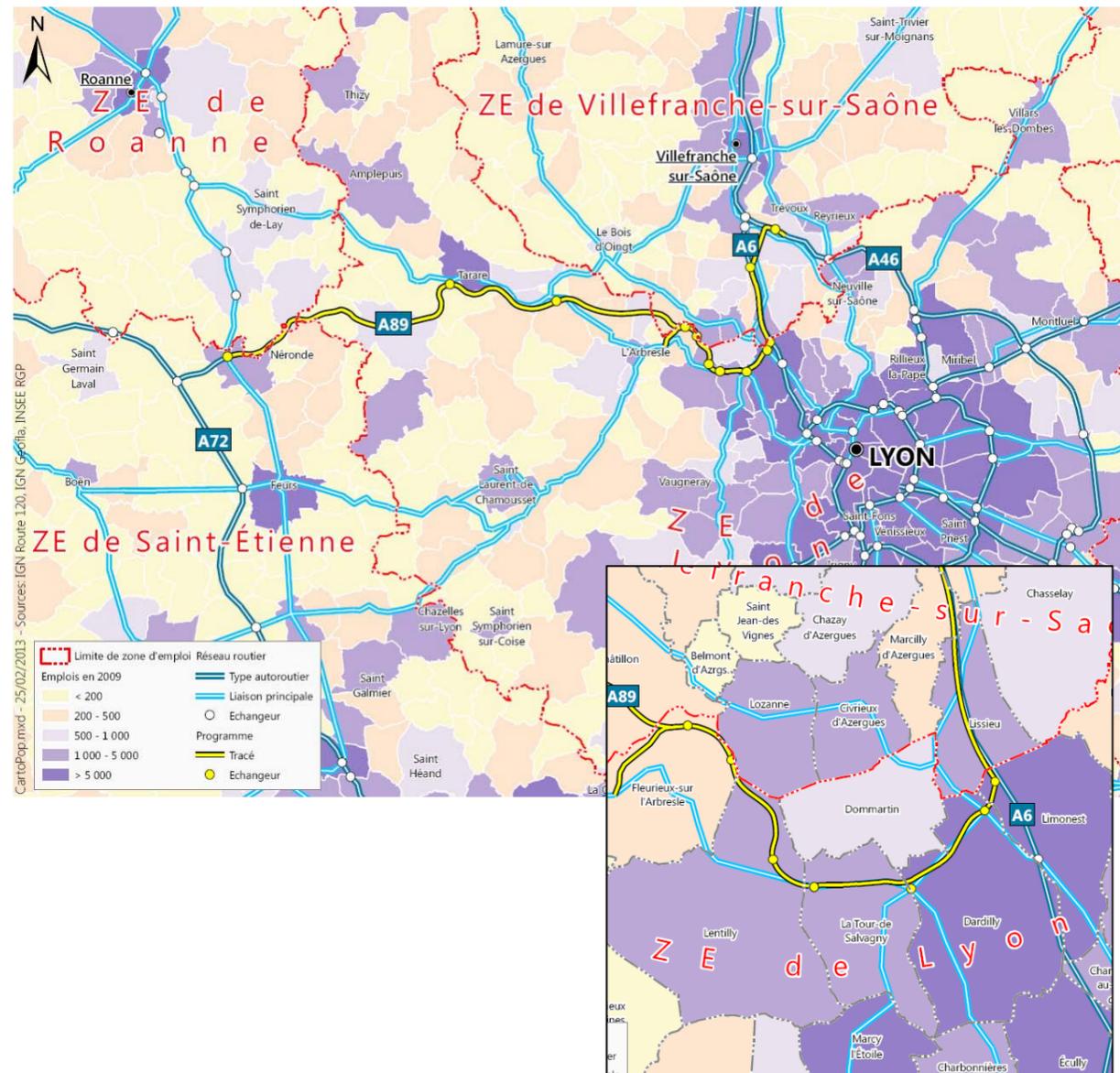
Communes	Variation des emplois	Croissance des emplois 1999-2009
Limonest	+ 2 481	+58%
Dardilly	+ 1 945	+34%
La Tour-de-Salvagny	+ 441	+46%
Lissieu	+ 390	+36%
Lyon	+ 42 246	+17%

Sur la période intercensitaire (entre deux recensements) de 1990 à 1999, les communes de Limonest, Lentilly, Lissieu, La Tour-de-Salvagny ont connu une évolution des emplois continue dans une fourchette de 34% à 66%. D'autres communes situées dans les espaces ruraux connaissent également une progression forte : de 50 à 220 emplois pour Bibost, de 400 à 980 pour Civrieux-d'Azergues, de 35 à 100 pour Belmont-d'Azergues.

L'évolution du nombre d'emplois entre 1999 et 2009 met en évidence une pression des entreprises, constante mais stabilisée, sur les communes de la deuxième couronne et sur les communes appartenant à Techlid.

Toutefois, Limonest affiche encore une évolution de + 58% entre 1999 et 2009, La Tour-de-Salvagny de 46%. Dardilly, après une évolution de + 3% entre 1990-1999, connaît une forte croissance des emplois avec + 34% pour la période 1999-2009.

Figure 6 Emplois par commune en 2009



Sur les quatre communes traversées par l'opération A89-A6, 17 500 emplois étaient recensés en 2009. Sur ces communes, les emplois ont connu de très fortes croissances depuis 1999 à des niveaux largement plus élevés que le centre d'agglomération et notamment que la moyenne des arrondissements lyonnais.

3.2.2. LES MIGRATIONS ALTERNANTES

Des migrations alternantes vers le cœur de l'agglomération lyonnaise

L'aire urbaine de Lyon s'étend jusqu'à Tarare à l'ouest, Villefranche-sur-Saône au nord et englobe l'ensemble des communes concernées par l'opération. Elle affiche en 2009, 965 000 emplois. L'aire urbaine de Tarare regroupe aujourd'hui neuf communes pour 7 700 emplois. À proximité du projet se situent, dans le Rhône et l'Ain, les pôles d'urbain de Lyon, Villefranche-sur-Saône et Tarare. Ce sont surtout les couronnes périurbaines qui connaissent une forte progression. L'accroissement de leur périmètre est un des facteurs d'explication de la multiplication et de l'allongement des déplacements domicile-travail.

Sur les pôles urbains, la part des actifs « entrants » dépasse parfois 70% (en 2007, Lyon : 68%, Tarare : 63%, Villefranche-sur-Saône : 72%). Le pôle urbain lyonnais attire ainsi une main d'œuvre toujours plus éloignée.

Les communes de première couronne sont orientées vers Lyon et notamment vers le 9^{ème} arrondissement.

Les déplacements domicile-travail sont à double sens : les habitants du périurbain viennent travailler dans l'agglomération lyonnaise et les actifs de l'agglomération occupent des emplois qui se sont développés en périphérie, et ce d'autant plus que le nombre d'emploi est important dans l'ouest lyonnais.

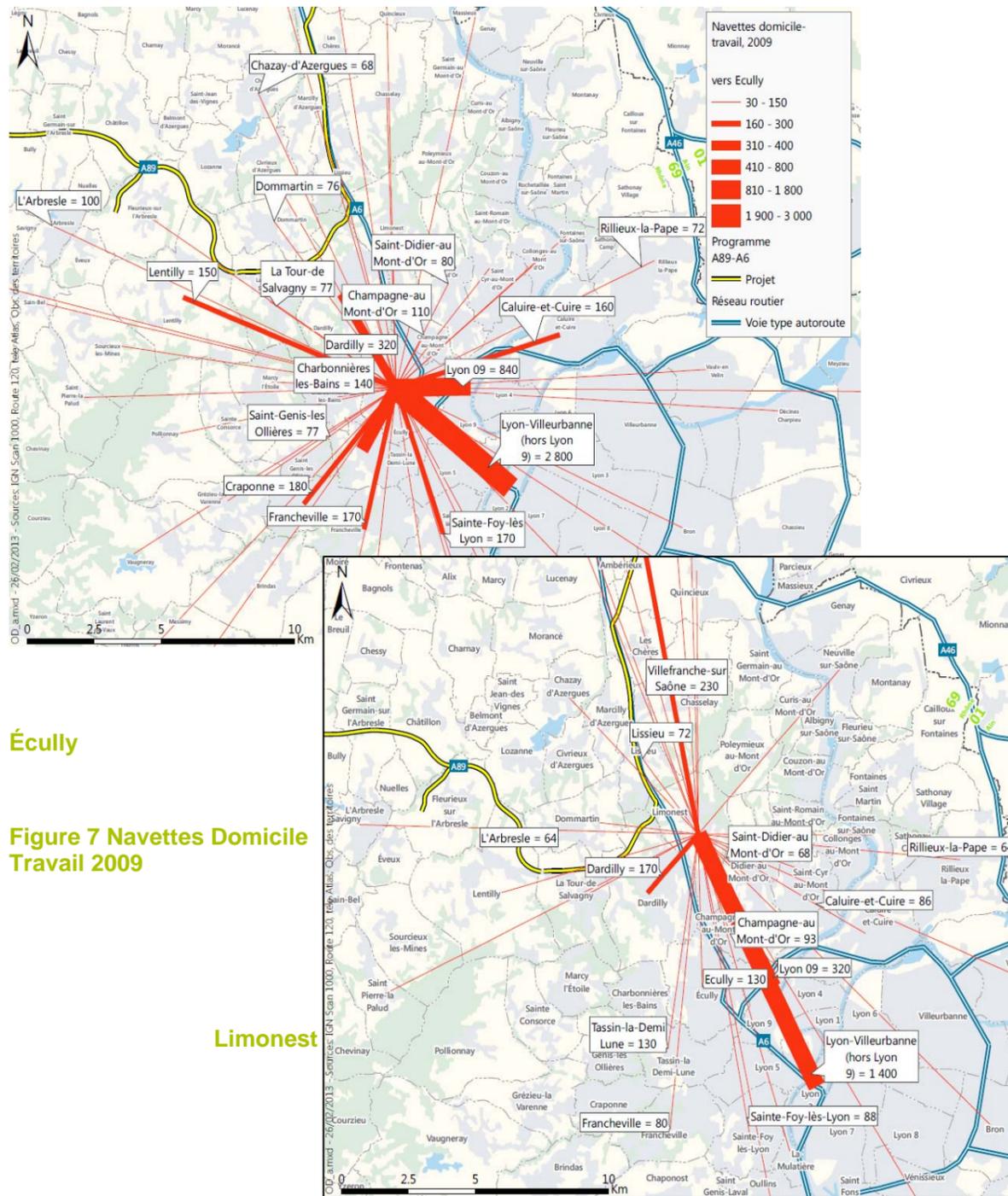
Tableau 5 Flux de déplacements domicile-travail 2009

Communes	Vers Lyon	Depuis Lyon
Dardilly	955	1622
Ecully	2049	3148
L'Arbresle	444	113
La Tour-de-Salvagny	372	196
Limonest	375	1503

Sur les communes observées les déplacements sont mêmes fortement orientés depuis Lyon vers l'Ouest lyonnais.

Les communes de la zone exercent une fonction polarisante en termes d'emplois. Cette polarisation se concentre tout particulièrement sur les communes urbaines. Ainsi, Limonest compte cinq fois plus d'emplois que d'actifs, Dardilly et Champagne-au-Mont-d'Or, environ deux fois plus.

Le nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence est faible, même sur les communes pôles, ce qui met en évidence l'existence de nombreuses migrations alternantes. La part des entrants sur ces communes dépasse toujours 75%, à l'exception de Tarare avec 60% qui comprend une forte proportion d'actifs résidentiels.



Écully
Figure 7 Navettes Domicile Travail 2009

En deuxième couronne le lien avec l'agglomération lyonnaise est moins important. Les pôles secondaires engendrant des flux domicile-travail sont plus autonomes. Ainsi, sur des pôles ruraux tels que Civrieux-d'Azergues, on compte 1,9 fois plus d'emplois que d'actifs ou encore 1,2 fois plus d'emplois que d'actifs pour L'Arbresle.

Dans une deuxième couronne périurbaine, les pôles tels que L'Arbresle, Lantilly, La Tour-de-Salvagny, Savigny, Sain Bel attirent les actifs en provenance de l'ouest du territoire et notamment de Tarare et sont plutôt émetteurs de flux vers les communes de l'est : Limonest, Écully, Dardilly et moins vers le reste de l'agglomération lyonnaise sur des flux susceptibles d'emprunter la liaison A89-A6.

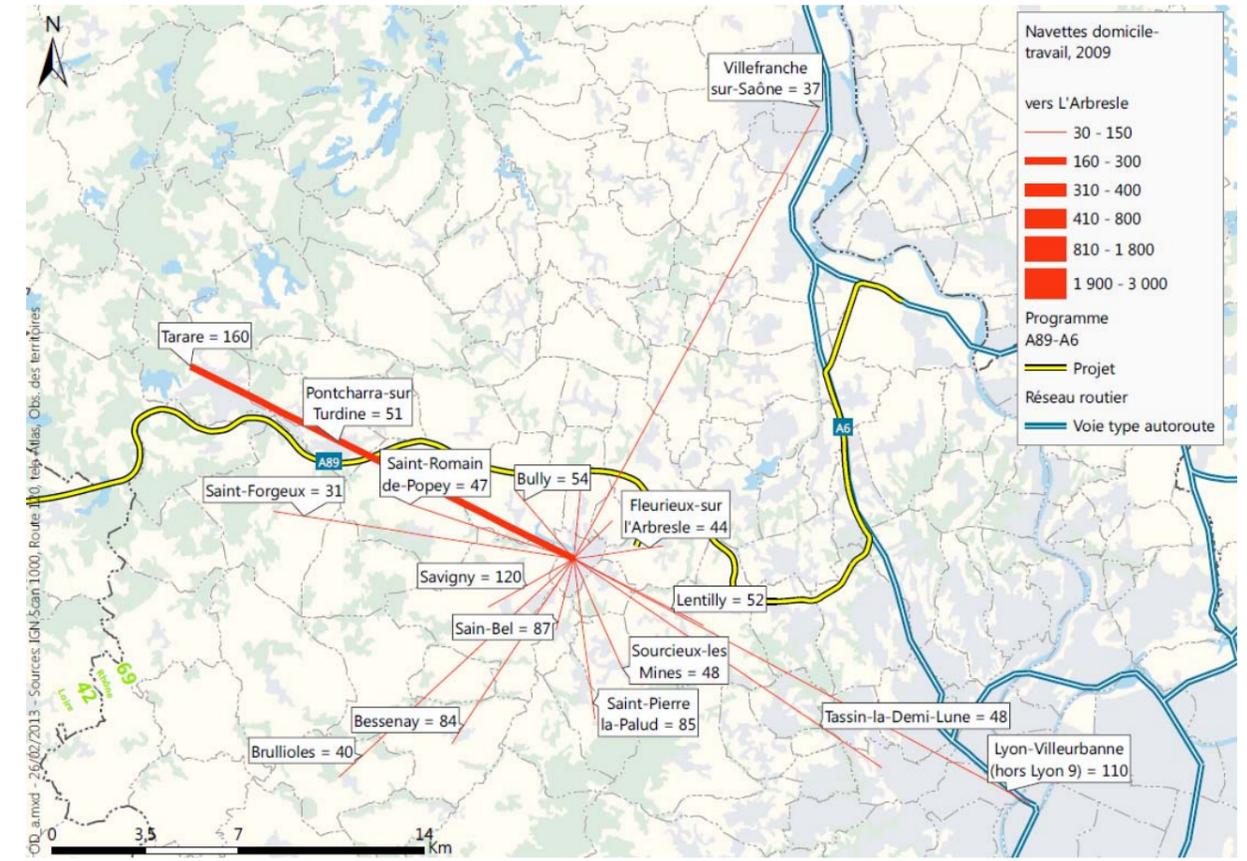


Figure 8 Navettes Domicile-Travail vers l'Arbresle 2009

Ces déplacements domicile-travail sont réalisés principalement en voiture. La part modale moyenne des transports en commun sur les déplacements domicile-travail des communes de Dardilly, Écully, L'Arbresle, la Tour-de-Salvagny et Limonest vers Lyon est de 26% en 2009.

L'analyse des déplacements domicile-travail liés aux trois principaux pôles créateurs d'emplois de la zone d'étude (Écully, Dardilly et Limonest) met en évidence des flux de courte distance entre Lyon (tous arrondissements confondus) et sa première couronne: Ainsi, les jours ouvrables, un flux de 3 150 résidents lyonnais se rendent à Écully pour travailler, 1 600 à Dardilly et 1 500 à Limonest. Nombreux aussi sont les actifs issus de Villeurbanne.

Tableau 6 Part modale des Transports Collectifs 2009 Déplacements Domicile-Travail

	Vers Lyon	Depuis Lyon
Dardilly	22%	26%
Ecully	25%	28%
L'Arbresle	41%	15%
La Tour-de-Salvagny	25%	11%
Limonest	15%	27%

La part modale moyenne des transports en commun pour les déplacements depuis Lyon vers ces communes est proche. Elle diffère en revanche fortement concernant la commune de L'Arbresle pour laquelle les flux orientés vers Lyon empruntent à 41% les transports en commun contre 15% dans le sens inverse depuis Lyon.

- **Couronne périurbaine** : ensemble des communes pour lesquelles 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
- **Part des actifs stables** : proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence par rapport au nombre d'actifs total de la commune.
- **Actifs entrants** : actifs venant d'une autre commune que leur commune de résidence.

3.3.LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

3.3.1. L'INDUSTRIE : UN PART IMPORTANTE DES EMPLOIS

Du fait de sa proximité avec l'agglomération lyonnaise, l'espace étudié possède un équipement industriel particulièrement diversifié.

Tableau 7 Emplois dans l'industrie en 2009 par zone d'emploi

Zones	Emplois dans l'industrie 2009	
	Nb Emplois	Part en%
Rhône-Alpes	447 127	17.3%
ZE Lyon	145 079	18%
dont Techlid	2 940	7%
ZE Roanne	11 192	21%
ZE Saint-Etienne	40 915	19%
ZE Villefranche	16 233	20%
32 Communes traversées	5 860	15%

L'industrie représente une forte proportion dans les zones d'emplois concernées.

Sur ces quatre zones, ce secteur d'activité occupe 213 400 emplois en 2009 soit 18% de l'emploi total. Sur les 32 communes traversées, il occupe plus de 5 800 personnes, soit 15% des emplois.

Le secteur du caoutchouc et des plastiques est largement présent avec 8 200 emplois⁵. Ils sont situés en priorité à la manufacture de pneumatiques *Michelin* de Roanne, au nord de l'agglomération lyonnaise à Quincieux, Villefranche-sur-Saône, Genay, Les Chères et à Tarare (*Gerflor*), Saint-Loup.

⁵ Les nombres d'emplois par sous catégories d'emplois industriels sont donnés hors ZE de Saint-Etienne compte tenu de son éloignement du tracé de l'A89.

L'industrie chimique (9 300 emplois) se localise au nord de l'agglomération lyonnaise. Elle concerne plus spécialement les produits pharmaceutiques à Neuville-sur-Saône, Lentilly (laboratoire *Meril*), Champagne-au-Mont-d'Or, les produits agro-chimiques à Limas, Genay, Écully, et les colles à Arnas. La mise en œuvre du pôle de compétitivité Lyon Biopôle devrait contribuer à renforcer localement le secteur d'activité de la pharmacie, déjà très présent sur ce territoire avec les laboratoires *Sanofi Pasteur* et *Biomérieux* à Marcy-l'Étoile.

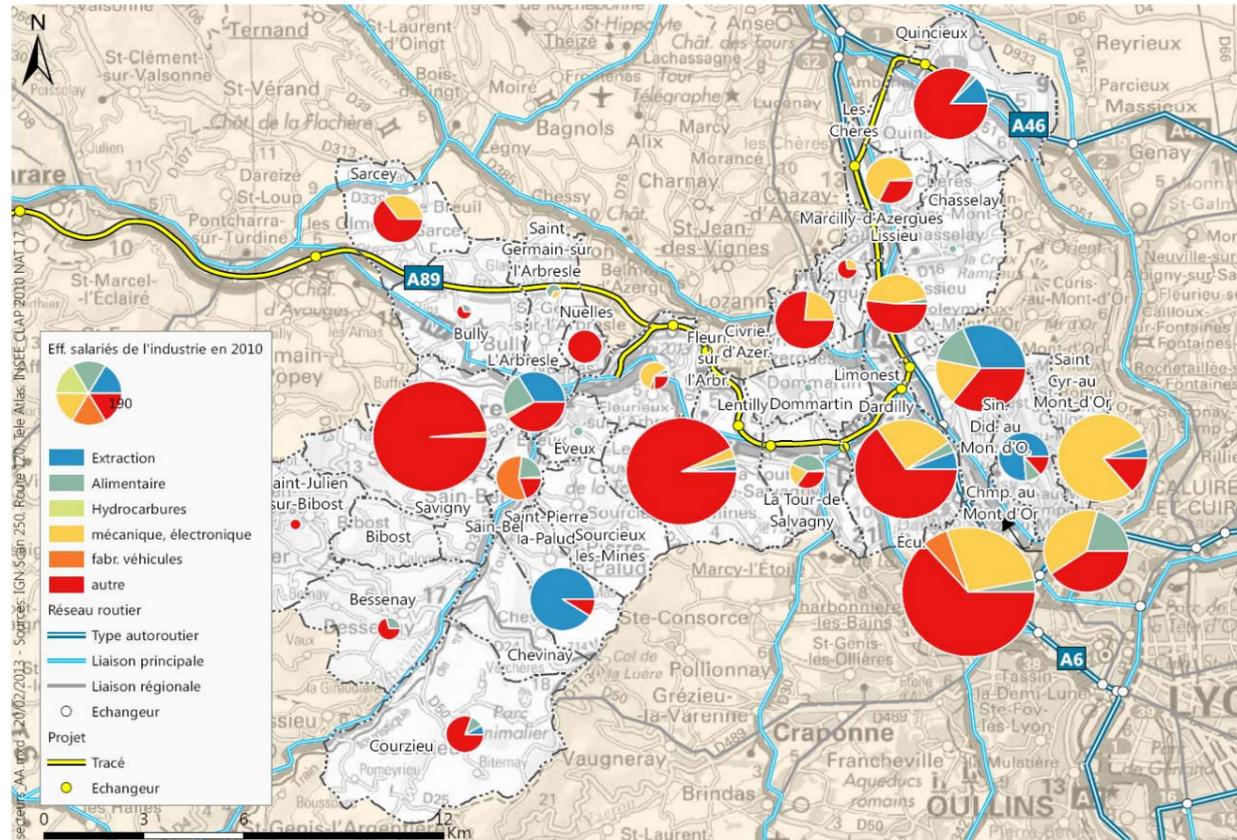


Figure 9 Répartition des emplois par secteurs industriels (Source : Insee 2010)

L'industrie textile et de l'habillement représente plus de 10 000 emplois répartis entre le tissage des soieries à Tarare, Pontcharra-sur-Turdine, Violy, Bussières, Saint-Marcel-de-Félines, Panissières, le tissage du coton à Montagny et Saint-Vincent-de-Reins, la fabrication de vêtements à Roanne et sa périphérie et à Villefranche-sur-Saône, Gleize et les nombreuses teintureries sur la Turdine.

La métallurgie et le travail des métaux concernent 20 100 emplois, en particulier au nord de l'agglomération lyonnaise à Reyrieux, Arnas, Trevoux, Neuville-sur-Saône, puis autour de L'Arbresle, Savigny, Nuelles et surtout sur les fonderies de Feurs.

En lien avec la spécificité rurale du territoire, 13 700 emplois concernent des entreprises agro-alimentaires qui travaillent à la préparation industrielle de produits à base de viande à Perreux, Roanne, Violy, Pouilly-les-Feurs, de fromage à Balbigny, mais aussi de chocolat au Coteau, de produits pour bébés à Villefranche-sur-Saône et la conservation de fruits à Limonest.

La fabrication de machines et d'équipements (frigorifiques, de levage, compresseurs, ordinateurs et autres équipements informatiques) emploie 16 300 salariés. Les établissements sont regroupés à l'ouest de Lyon sur Écully, Limonest (*IBM* et *Bull*), et au nord, à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Lissieu, puis vers Anse, Reyrieux, Villefranche-sur-Saône et Jassans-Riottier.

La zone Techlid a une vocation plus tertiaire. Les entreprises industrielles n'y représentent que 7% des emplois.

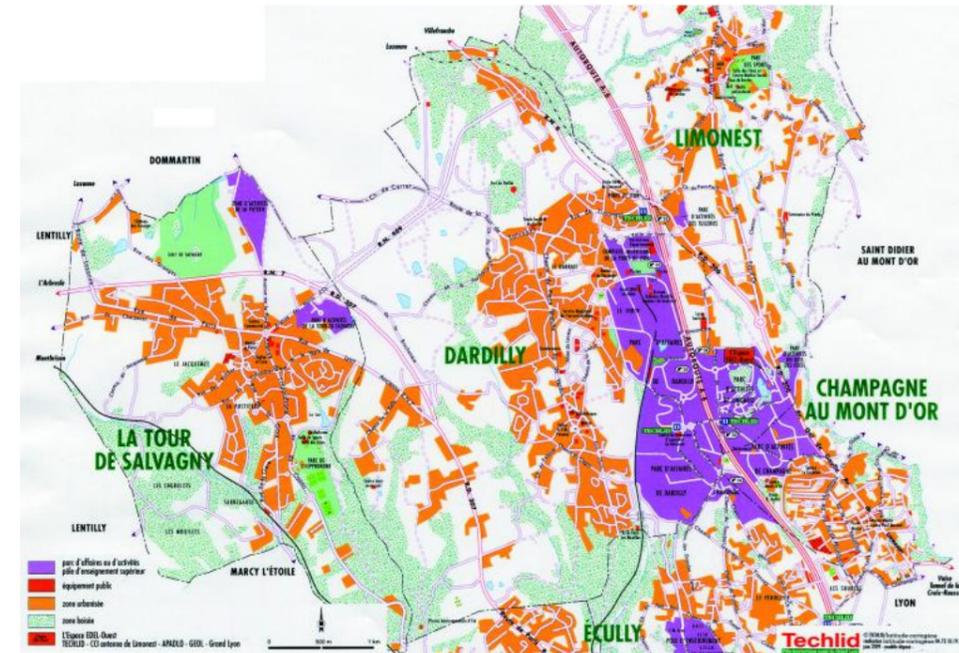


Figure 10 Le Pôle Techlid

3.3.2. LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

Le secteur de la construction emploie plus de 90 000 personnes soit 8% du total des emplois des zones concernées :

Tableau 8 Emplois dans la construction en 2009 par zone d'emploi

Zones	Emplois dans la construction 2009	
	Nb d'emplois	Part en%
ZE Lyon	73 560	6,4%
<i>dont Techlid</i>	1 583	3,8%
ZE Roanne	2 029	5,7%
ZE Saint-Etienne	13 164	6,1%
ZE Villefranche	5 418	6,6%
32 Communes traversées	2 570	7%

Sur le territoire des 32 communes traversées par le programme, le nombre d'emplois dans la construction est de 2 570 soit 7% des emplois.

Les emplois de la construction se retrouvent au nord de Lyon avec de grands groupes du BTP et des entreprises de maçonnerie générale comme *Batignolles*, *Fontanel*, *SDE*. Ils sont localisés principalement sur Écully, Dardilly, Couzon-au-Mont-d'Or, ainsi qu'au nord de l'agglomération sur les communes de Genay, Quincieux, et à proximité immédiate du projet A6 - A46 sur les communes d'Ambérieux et Anse.

3.3.3. LE COMMERCE, LE TRANSPORT ET LES SERVICES

Le secteur du tertiaire marchand emploie plus de 463 000 personnes soit 48% du total des emplois des zones concernées.

Tableau 9 Emploi dans le commerce, le transport et les services en 2009

Zones	Emplois commerces et services	
	Nb d'emplois	Part en%
ZE Lyon	573 059	70%
<i>dont Techlid</i>	26 128	63%
ZE Roanne	19 712	37%
ZE Saint-Etienne	85 494	40%
ZE Villefranche	33 510	40%
32 Communes traversées	17 300	46%

Sur la zone traversée, le nombre d'emplois dans le tertiaire marchand est de 17 300 soit 46% des emplois.

Si l'on considère la zone restreinte des communes traversées par l'opération, le secteur tertiaire marchand correspond même à 73% des emplois.

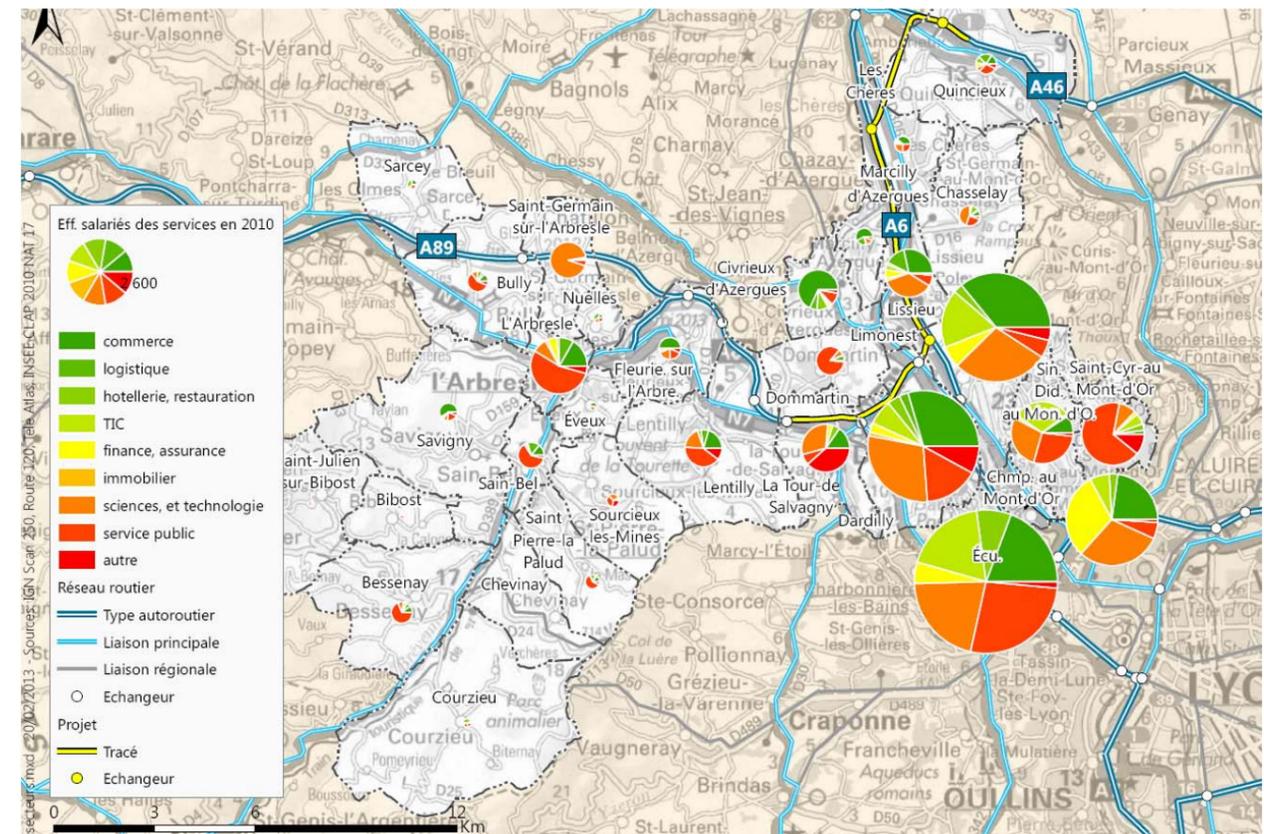


Figure 11 Les emplois dans les services (Source : Insee 2010)

Les transports

La localisation de la zone concernée au nord-ouest de Lyon, à proximité des grands axes routiers de communication favorise le nombre d'emplois de ce secteur et notamment ceux de la messagerie et du fret express (Roanne, Villefranche-sur-Saône, Quincieux, Anse et Genay), l'entreposage (Reyrieux) et les transports routiers de marchandises interurbains (Villefranche-sur-Saône, Lissieu).

Les services

Les emplois liés au secteur des services se concentrent en première couronne ouest lyonnaise. Sur les quatre communes traversées par l'opération, les services représentent 63% du secteur tertiaire marchand.

Au-delà de ces quatre communes les activités financières, les assurances, les activités informatiques, les activités de services aux entreprises (liées à l'ingénierie, aux activités de conseil, à la sécurité, au nettoyage) se situent principalement sur Écully, Champagne-au-Mont-d'Or, Limonest, Dardilly, Saint-Didier-au-Mont-d'Or.

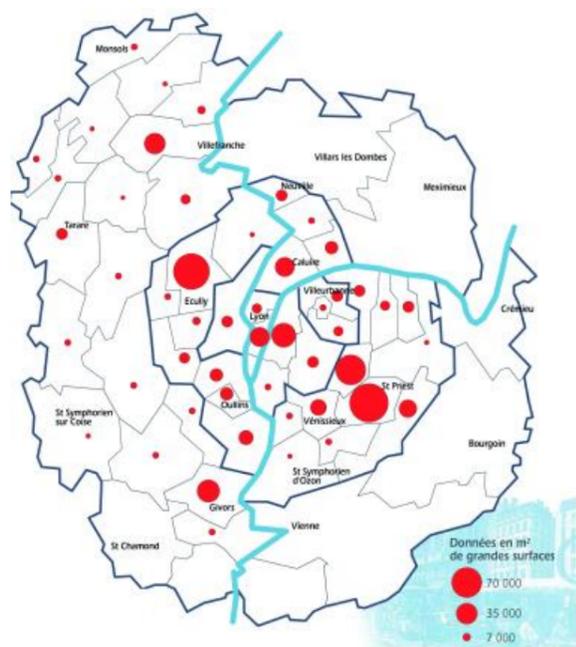
Plusieurs laboratoires de recherche en santé animale (*MDS, Charles River Laboratoires*) situés sur Saint-Germain-sur-l'Arbresle donnent à cette commune un profil particulier entre activité agricole d'élevage et recherche. Roanne accueille aussi plusieurs établissements d'ingénierie.

● L'appareil commercial

Le pôle commercial « RN6 ouest » regroupe sur un linéaire de 2,5 km une cinquantaine de grandes surfaces réparties sur les communes d'Écully, Dardilly et Limonest. Hormis l'hypermarché situé sur le pôle commercial « Porte de Lyon », on y trouve essentiellement des enseignes consacrées à l'équipement de la maison, au bricolage, au jardinage, à la vente automobile. Le site de Castorama sur le parc d'affaires de Dardilly occupe plus de 9 000 m². Au nord de Champagne-au-Mont-d'Or, un secteur de 10 hectares le long de la RN6, abrite de nombreuses grandes enseignes fortement spécialisées dans l'équipement de la maison et les loisirs. Le Pérollier sur Écully totalise 20 hectares de surfaces commerciales avec un hypermarché et une soixantaine de commerces en galerie marchande.

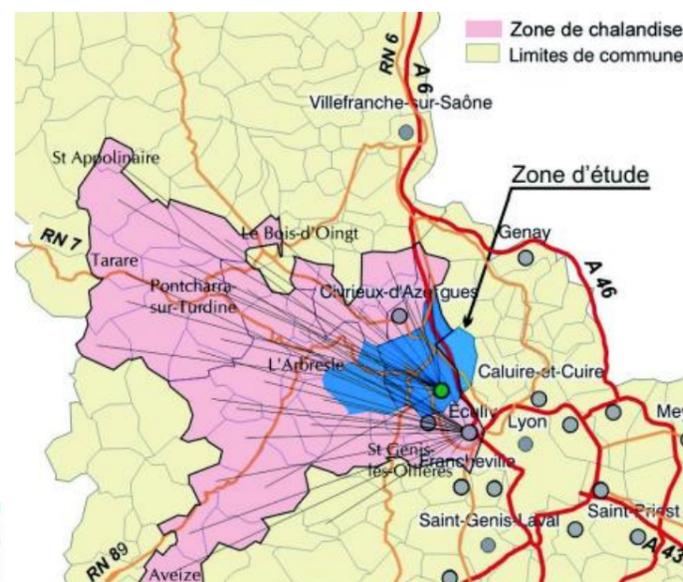
La figure ci-dessous témoigne de l'étendue de l'emprise de ce pôle commercial sur tous les secteurs limitrophes, Lissieu, Dommartin, mais aussi toute la rive gauche de la Saône, les Monts d'Or, Anse, Les Chères, (25 à 30% de la dépense commerciale) et jusqu'à Tarare à l'ouest et Villefranche-sur-Saône au nord. Son rayonnement territorial et son chiffre d'affaires en font le second pôle commercial périphérique de l'agglomération lyonnaise après Champ-du-Pont dans l'est lyonnais.

Figure 12 Les grandes surfaces commerciales (source CCI de Lyon)



Dans le pôle Techlid, les services administratifs et commerciaux des grandes entreprises informatiques concentrent aussi de nombreux emplois.

Figure 13 Carte zones de chalandise des hypermarchés d'Écully et Dardilly (Source Inventaire communal 1998)



Le Pays de l'Arbresle couvre près de 50% de l'ensemble de ses besoins, avec les commerces de centres-bourgs de L'Arbresle et Fleurieux-sur-l'Arbresle. Les déplacements domicile-travail le rendent fortement dépendant du pôle commercial de l'Ouest lyonnais.

Le tissu commercial roannais est relativement dense. Roanne et Mably constituent les deux pôles moteurs, Riorges, Le Coteau et Perreux, des pôles secondaires.

À proximité de la future liaison A6-A46, plusieurs supermarchés sont situés sur Trévoux, Anse, puis sur Villefranche-sur-Saône (outre l'hypermarché) et, à proximité, sur Gleize, Jassans-Riottier.

L'évolution montre une diminution générale des commerces de proximité situés sur les communes rurales et l'augmentation des grandes surfaces en entrée de ville. Le Schéma directeur d'urbanisme commercial (SDUC) du Grand Lyon veut limiter l'évasion commerciale en favorisant le maintien ou le développement du commerce en centre bourg et en affectant des espaces dédiés à proximité. L'objectif est d'**assurer l'autonomie alimentaire des plus petites communes et de renforcer les pôles secondaires.**

3.3.4. LES SERVICES NON MARCHANDS

Le secteur du tertiaire non marchand emploie plus de 425 000 personnes soit 36% du total des emplois des zones concernées.

Tableau 10 Emplois tertiaires non-marchands en 2009 par zones d'emploi

Zones	Emplois tertiaires non marchands 2009	
	Nb d'emplois	Part en%
ZE Lyon	320 380	39%
<i>dont Techlid</i>	10 21	24%
ZE Roane	16 352	31%
ZE Saint-Etienne	68 048	32%
ZE Villefranche	21 075	26%
32 Communes traversées	8 030	21%

Sur la zone traversée, le nombre d'emplois dans le tertiaire non marchand est de 8 800 soit 23% des emplois.

L'enseignement supérieur est hautement présent sur le territoire proche du projet A89 - A6 avec l'École centrale de Lyon et l'École nationale supérieure de la police, les centres de recherche et les centres techniques. L'école d'horticulture de Limonest fait partie des trois pôles d'équipements publics présents dans ce secteur (Institut national du travail et Ecole vétérinaire à Marcy-l'Étoile) à avoir un rayonnement à l'échelle de l'agglomération lyonnaise.

3.3.5. LES ZONES D'ACTIVITÉS

Le territoire concerné par le programme de liaison A72 - A46 compte un peu plus de 1 000 hectares de zones d'activités (ZA) : peu d'espaces disponibles, mais d'importantes surfaces sont en projet en lien avec les projets d'infrastructures.

Le pôle Techlid : ce pôle économique ouest du Grand Lyon est le second pôle tertiaire de l'agglomération lyonnaise. Il couvre huit communes : Champagne-au-Mont-d'Or, Charbonnières-les-Bains, Dardilly, Écully, Limonest, La Tour-de-Salvagny, Marcy-l'Étoile et Tassin-la-Demi-Lune.

Techlid regroupe en 2007 plus de 6 000 PME-PMI, un parc immobilier de près d'un million de m² et un total de 37 800 emplois salariés dans des activités de production, de services et de hautes technologies. Bâti autour d'une synergie enseignement, recherche et production, il est devenu un point d'appui du développement économique lyonnais et joue un rôle moteur pour les activités environnantes. Son évolution est encadrée par une charte de développement économique intercommunale.

Le fonctionnement et le développement de Techlid s'organisent autour de seize sites, en particulier :

- le parc d'affaires et le complexe touristique « Porte de Lyon » de Dardilly ;
- les parcs d'activités de La Tour-de-Salvagny et de Limonest, de Champagne-au-Mont-d'Or ;
- le Technoparc d'Écully.

Plus à l'est, à proximité d'A46, sur le Grand Lyon, sont éparpillées un grand nombre de petites zones communales où se situent des extensions d'activités artisanales locales, ou des entreprises délocalisées issues du milieu urbain lyonnais. Ainsi, divers parcs d'activités sont localisés à Collonges-au-Mont-d'Or, Albigny-sur-Saône/Couzon-au-Mont-d'Or, Fontaine-sur-Saône et des zones artisanales à Neuville-sur-Saône, Montanay, le long de la RD16, à Fleurieu-sur-Saône et Fontaine-Saint-Martin. Des projets existent à Cailloux-sur-Fontaine le long de la RD85. Par ailleurs, le parc industriel de Lyon Nord Neuville-Genay (210 ha) constitue un enjeu fort de développement économique et il fait d'ailleurs l'objet d'un projet d'extension de 50 ha.

Au niveau de la communauté de communes des Monts d'Or - Azergues, les zones d'activités se situent sur Lissieu, Quincieux et Civrieux-d'Azergues. À elle seule, Lissieu comporte trois zones d'activités : les zones d'activités du Braille, le Parc Tertiaire Semanet ainsi que le Parc Tertiaire Bois Dieu.

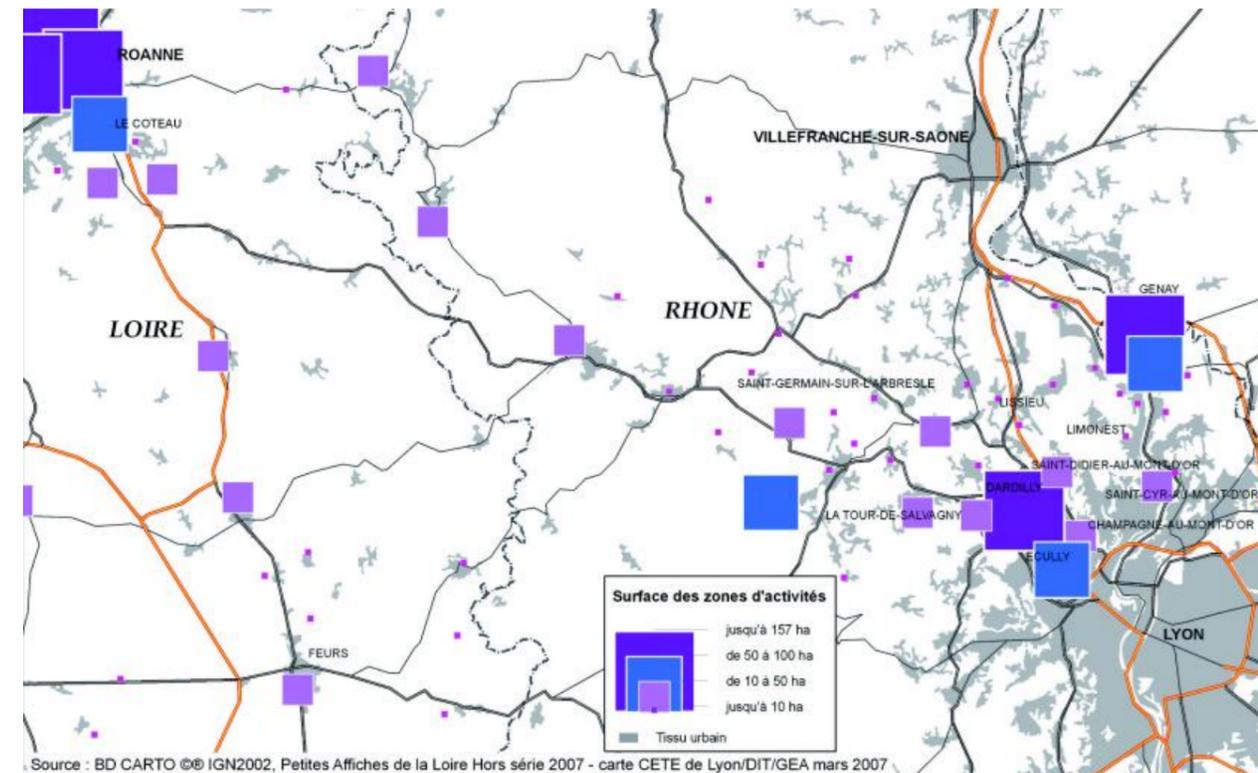


Figure 14 Carte des zones d'activités (Source CETE de Lyon, 2007)

La communauté de communes du Pays de L'Arbresle regroupe une quinzaine de zones d'activités économiques. La zone d'activité de la Pontchonnière à Savigny (57 ha) est en intercommunalité avec les communes de Sain-Bel et L'Arbresle. Elle a entraîné dans sa dynamique la création de nouvelles autres zones d'activités : Montepy (7 ha) à Fleurieu-sur-l'Arbresle, la Plagne à Bully (14 ha). Pour donner suite au diagnostic de janvier 2005 mené dans le cadre du Schéma de développement économique de l'Ouest Lyonnais, la communauté de communes a décidé de créer 50 hectares de zones d'activités supplémentaires d'ici 2015 pour arriver à un total de 86 hectares d'espaces d'activités et ainsi maintenir le ratio emplois/actifs actuel.

Un schéma des zones d'activités devrait être mis en place pour encadrer le développement des ZAE (zones d'activités économiques) « vitrines économiques du territoire », comme à Charpenay-sur-Lentilly où 20 hectares sont en projet et à la Pontchonnière à Savigny / Sain-Bel, avec 12 hectares en projet. Leurs emplacements correspondent aux orientations fixées dans la DTA qui demandent que les nouveaux pôles d'emplois (les projets de ZA) soient situés le long des axes de transports collectifs urbains ou à proximité des gares. Par exemple, une nouvelle zone est prévue sur Dommartin en lien avec le projet de parc relais de Bois Dieu (gare ferroviaire de Dommartin - Lissieu).

Tableau 11 Principales zones d'activités récentes dans la zone de projet

Communes	Zones d'Activités récentes	Surface	Observation
Dardilly [Techlid]	Complexe touristique de la porte de Lyon	25 ha	Site d'accueil de l'agglomération, commerces, hôtellerie
	Parc d'affaires de Dardilly	120 ha	Activités de production, biens et services
Dommartin	Grandes Terres	7 ha	
	Claricot	4 ha	Zone en projet (jouxte le parc tertiaire de Bois Dieu)
Limonest [Techlid]	Bois de Côtes	6 ha	Vocation tertiaire
	Parc d'activités des Tuileries	7 ha	Grandes enseignes commerciales
	Sans soucis	43 ha	Technologie et tertiaire
	Parc des Bruyères	20 ha	Commercialisée en 2010 en tertiaire
Lissieu	La Braille / les Favières	15 ha	Industrie et commerces
	Bois Dieu / Sémanet	9 ha	Dominante tertiaire Parc halte ferroviaire de Dommartin-Lissieu
La Tour-de-Salvagny [Techlid]	Parc de l'Avenue des Monts d'Or	10 ha	Hôtellerie et industrie
	La Poterue	19 ha	Production de biens et services, et commerces

Le territoire du Pays de Tarare, comporte lui neuf Zones d'Activités et notamment les zones de Moulin-Loy (5,1 ha) sur la commune de Saint-Clément-sous-Valsonne, du Cantubas (20,5 ha) et du Pied de la Montagne / route de Paris (16,3 ha) sur la commune de Tarare, du Moulin (7,5 ha) à Pontcharra sur Turdine ou encore de la Croisette (10.3 ha) sur les communes de Pontcharra et de Les Olmes.

Le territoire est par ailleurs concerné par le projet de ZAC ActiVal qui offrira près de 30 hectares supplémentaires pour l'implantation d'entreprises. Il est également situé dans le périmètre du SMADEOR, Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement Économique de l'Ouest Rhodanien, créé le 1^{er} mars 2010, et qui regroupe le Conseil Général du Rhône, sept Communautés de Communes (CC du Pays de Tarare, du Pays d'Amplepuis-Thizy, des Pays du Bois d'Oingt, du Pays de L'Arbresle, de la Haute Vallée d'Azergues, de Chamousset en Lyonnais, des Hauts du Lyonnais), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon et la Chambre d'Agriculture du Rhône. L'objectif de ce syndicat est la maîtrise d'ouvrage des études de réalisation d'un parc d'activités situé sur différents sites à proximité de l'A89.

Côté Balbigny - Roanne, Roanne-ville compte près de 130 ha de zones d'activités (ZA) et Le Coteau, 75 ha (peu d'espace disponible). L'offre nouvelle s'organise autour de la zone stratégique de Bonvert à Mably, parc d'activités de 120 ha (seulement 2,5 ha sont équipés à ce jour) dédié à l'accueil d'activités logistiques et industrielles, de zones structurantes comme le parc de la Villette-Beauceuil (40 ha) à Riorges et le parc de la Demi-Lieue (27 ha) à Mably et des zones communautaires, la ZA de Montagny, la ZA des Berges du Rhins sur Parigny, la ZA des Jacquins (14 ha) à Neulise, la ZA des Bois Verts sur Epercieux-Saint-Paul, la ZA de Chalât à Balbigny (25 ha).

3.3.6. PROFIL AGRICOLE DU TERRITOIRE TRAVERSÉ

○ Plaine du Forez et monts du Tararais : élevage bovin

À l'ouest du territoire concerné par le programme, le plateau agricole de Neulise s'étend de la vallée de la Loire jusqu'aux versants ouest des monts de Tarare. Il se caractérise par des vallées boisées où **les replats sont occupés par des pâturages et quelques terres de labour**. De même, au niveau des monts du Tararais, très boisés sur les parties hautes, les replats et les talwegs sont essentiellement occupés par des prairies.

L'élevage bovin constitue donc le type d'exploitation le plus développé de la partie ligérienne traversée par le projet A89 et ce jusqu'aux communes du Pays de Tarare.



Photo 2 Paysage entre Tarare et Viollay

○ Polyculture à l'ouest de Lyon, culture des céréales au nord

Sur le Pays de l'Arbresle au relief composé de vallons et plateaux, l'activité agricole occupe 52% de la surface totale, avec principalement de **la viticulture, de l'élevage, des vergers et des cultures céréalières**. L'agriculture disparaît peu à peu, avec cependant des débouchés possibles dans la vente directe de produits locaux (fruits, légumes, fromages, volailles). Des points de vente collectifs ont été mis en place (*la Barotte* à Bully, la coopérative *Sicolys* pour les fruits) fonctionnant avec la clientèle lyonnaise. L'élevage de bovins se retrouve au travers du commerce de gros à Fleurieux-sur-l'Arbresle et Lentilly et à Saint-Germain-sur-l'Arbresle en relation avec les laboratoires de recherche. Une partie des communes (Bully, Saint-Germain-sur-l'Arbresle, Belmont-d'Azergues) est d'ailleurs concernée par l'appellation d'origine contrôlée « Coteaux du Lyonnais ».

Plus à l'ouest de Lyon, les terrains relativement plats sont favorables à l'agriculture. Elle représente environ 45% de l'occupation des sols, avec un système de « polyculture élevage » composé de pâtures toujours en herbe (32% des surfaces agricoles) et de céréales (37%) pour l'alimentation du bétail, majoritairement des bovins. Cependant, la mise en place de systèmes d'irrigation collective a permis la pratique de cultures à forte valeur ajoutées comme la production de petits fruits, l'arboriculture (11%) ou encore la viticulture (6%). Sur les plateaux agricoles (Lentilly) en prolongement des Monts du Lyonnais, l'agriculture revêt une grande diversité à travers de petites exploitations de polyculture (maraîchages, cultures céréalières, cultures fruitières). Ainsi, Limonest et Dardilly possèdent des surfaces importantes en vergers (pommes, poires) et en cultures de légumes. La vente s'appuie sur des modes de consommation de proximité (nombreuses publicités pour jus de pomme, vin d'appellation origine contrôlée, pommes de terre, etc.) en lien avec une clientèle urbaine à la recherche de produits alimentaire de qualité.

Au nord, à proximité de l'A6 et de l'A46, le secteur de la **plaine des Chères bénéficie d'un projet d'intérêt général (PIG)** qui permet la préservation de l'agriculture vis-à-vis de l'urbanisation. La culture céréalière domine, soutenue par un réseau d'irrigation alimenté par la Saône.

● **Activité contrainte par la pression foncière**

La proximité de l'agglomération lyonnaise et l'expansion de l'urbanisation contraignent l'activité agricole. Par exemple, la surface agricole utilisée a diminué de 92% entre 1979 et 2000 sur La Tour-de-Salvagny, plus globalement les communes de l'Ouest Lyonnais ont perdu en moyenne sur cette période la moitié de leur surface agricole utile. De même, sur la dernière période intercensitaire, le nombre d'exploitations est en nette diminution.

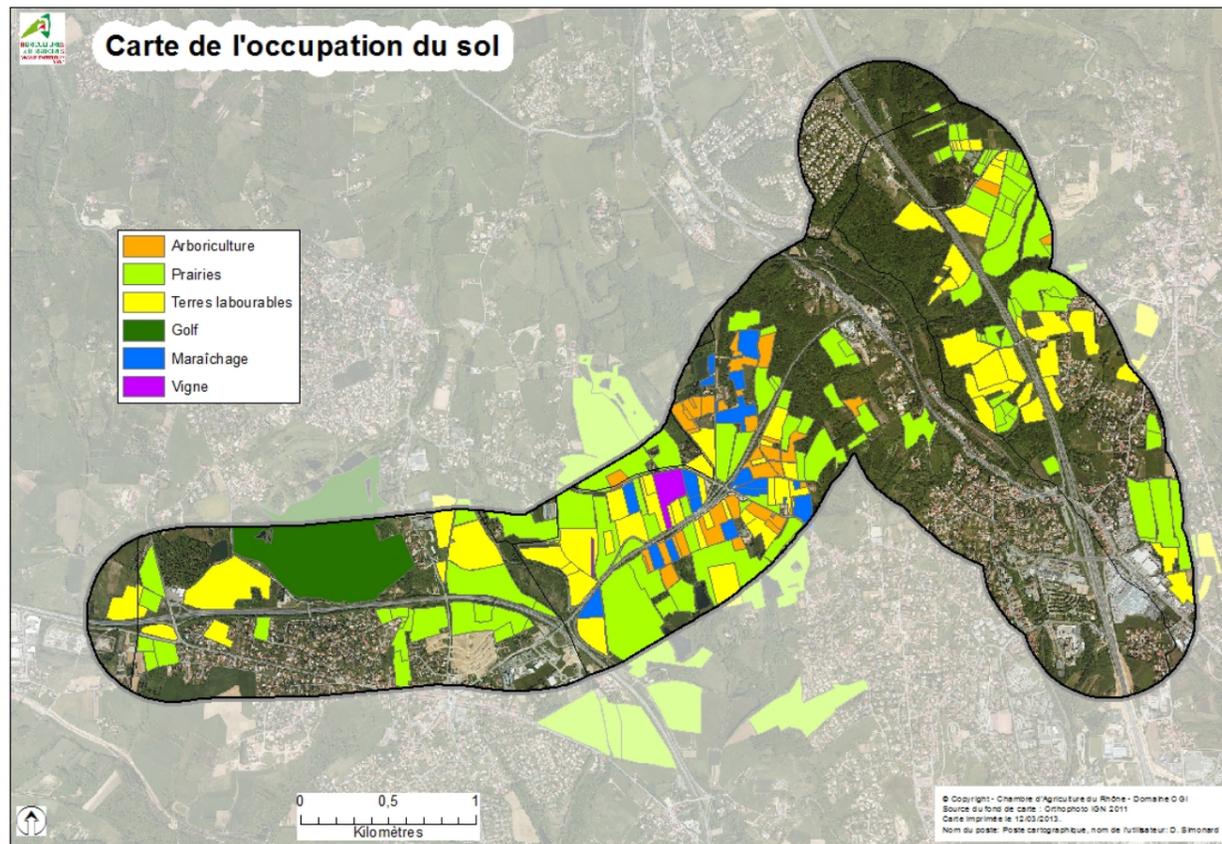


Figure 15 Carte de l'occupation du Sol

● **Les emplois agricoles**

Le secteur de l'agriculture emploie environ 17 200 personnes soit 1,5% du total des emplois des zones concernées.

Tableau 12 Emplois dans l'agriculture 2009 par zone d'emploi

Zones	Emplois Agriculture 2009	
	Nb d'emplois	Part en%
ZE Lyon	6 355	0,8%
<i>dont Techlid</i>	153	0,4%
ZE Roanne	1 766	3,4%
ZE Saint-Etienne	4 360	2%
ZE Villefranche	4 689	5,7%
32 Communes traversées	640	1,7%

Sur la zone traversée, le nombre d'emplois dans l'agriculture est de 640 soit 1,7% des emplois.

● **Rôle majeur de l'agriculture périurbaine**

En fait, même si cette agriculture périurbaine joue un rôle économique relatif en termes d'emplois, son rôle est majeur pour la qualité de vie, la gestion et le maintien de la trame verte et la structuration de l'agglomération. Par exemple, les poches cultivées de Limonest participent à la qualité du paysage et à l'identité de la commune avec quelques sites à vocation agricole tel que le bois d'Ars, le Mathias et le Petit Paris. Sur cette commune, le lycée agricole privé *Sandar* et une pépinière en vitrine de l'A6 contribuent aussi au maintien d'espaces verts.

Conscient de l'enjeu, le Grand Lyon a signé dès 2001 avec la Chambre d'agriculture **une convention pour la mise en œuvre d'une politique sur l'agriculture périurbaine** et notamment une action de veille et de réflexion pour des contrats d'agriculture durable. Le département apporte lui aussi son soutien à travers une convention triennale signée avec la Chambre d'agriculture, la Société d'aménagement foncier et rural (Safer) et l'Adasea (Association départementale pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles). De plus, des programmes sont adoptés chaque année afin d'aider la viticulture et l'élevage.

3.3.7. **LE TOURISME**

● **Tourisme dans la partie Loire**

Dans la Loire, le tourisme est un tourisme vert principalement axé sur la clientèle en transit. Malgré l'absence de produits phares, des actions sont en cours pour son développement : piste VTT, randonnées pédestres et équestres, aménagements des bords de Loire, circuits culturels, patrimoine religieux et valorisation du patrimoine naturel.

En limite ouest de la zone concernée, se situent les Monts du Forez avec notamment la station de ski été/hiver de Chalmazel. Le lac de Villerest reçoit essentiellement une clientèle roannaise de proximité.

Le contrat global de développement du Roannais tente de créer une interaction entre tourisme vert (sites de Violay, de Panissières, de Belomont, de Saint-Symphorien-de-Lay) et le tourisme fluvial, assurant ainsi la promotion des productions agricoles. Il prévoit aussi d'intervenir sur les bords de Loire (port de Roanne et lac de Villerest).

● Tourisme dans la partie Rhône

Positionné sur une vingtaine d'hectares à l'entrée nord de l'agglomération lyonnaise et desservi par l'échangeur de la Garde sur A6, le pôle hôtelier « Porte de Lyon » à Dardilly cible l'accueil des touristes et des voyageurs en transit. Situé à proximité immédiate des grandes surfaces commerciales, il souffre d'un déficit d'image de marque et tente de se recentrer sur une clientèle d'affaire et de salons. Une zone hôtelière de qualité liée à Techlid est en projet. Son potentiel d'accueil correspond à 10% de l'offre totale du territoire du SCOT de l'agglomération lyonnaise.

La capacité hôtelière du pôle économique ouest est actuellement de 600 chambres dans huit hôtels dépendant tous de grandes chaînes hôtelières (*Campanile, Formule 1, Ibis, Novotel, Mercure*, etc.) et de 150 emplacements au camping international 4 étoiles, en prolongement du pôle hôtelier.

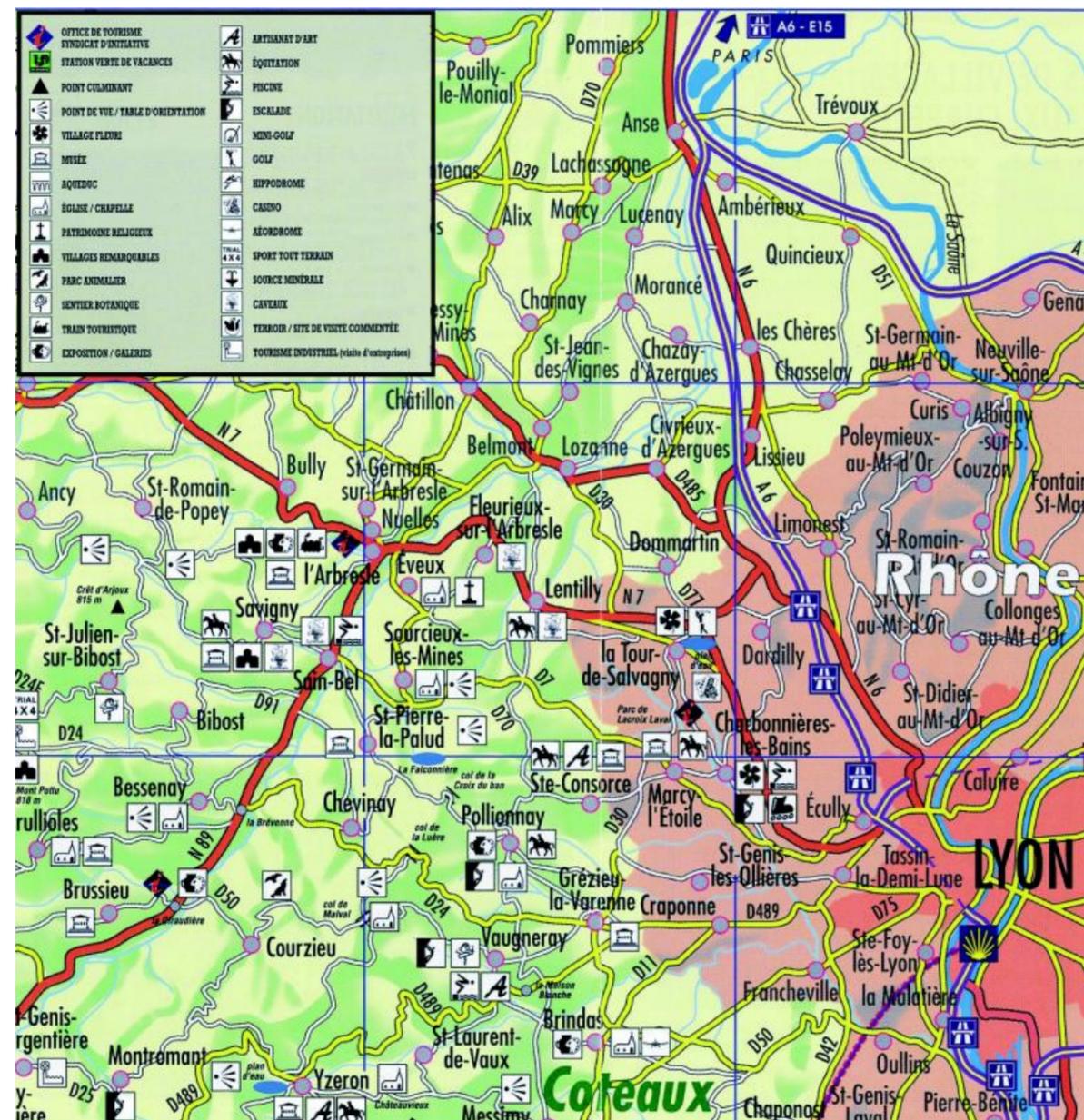


Figure 16 Sites touristiques de la zone d'étude

Parmi les communes de la zone stricte étudiée, La Tour-de-Salvagny s'affiche comme « pôle loisirs » de l'ouest lyonnais, avec :

- le casino *Le Lyon Vert* situé à l'extrémité sud de la commune. Créé en 1882, ce joyau d'architecture « Art déco » est aujourd'hui le deuxième établissement du jeu en France (400 machines à sous) ;
- le golf (9 et 18 trous), créé en 1986, occupe 72 hectares en bordure de la RN7, situés en grande partie sur la commune de Dommartin. Il accueille des compétitions de niveau international comme le trophée *Royal Air Maroc*.
- l'*hôtel du Golf*, 3 étoiles et 76 chambres, propose piscine, courts de tennis, hammam, salle de gymnastique, de conférences et restaurant. Un hôtel *Parc'Inn* est aussi référencé sur la commune.

• le parc de l'hippodrome constitue un des points forts des équipements proposés par la commune. Il est devenu parc de sports et de loisirs en 1962 quand l'hippodrome construit en 1929 a fermé ses portes. Les 20 hectares du parc accueillent une salle des sports et une salle des fêtes, un boulodrome couvert, des terrains de tennis, de football, de rugby, de basket, des jeux de boules extérieurs et autres aires de jeux pour enfants, un parcours de bi-cross et un *skate park*. Tout au long de l'année, le parc accueille de nombreux événements et festivités (festival country...)

Près de La Tour-de-Salvagny, de nombreuses communes offrent la possibilité de s'adonner aux loisirs équestres. En particulier, sur la commune de Lentilly se situent le centre de Malatray et les écuries de Pralon (Mercury-Lentilly), tandis que Savigny et Bully proposent des poneys clubs.

D'autre part, élément important de la trame verte de l'agglomération, les Monts d'Or constituent un espace de loisirs et de détente (sentiers de randonnées) accessible depuis la RN306 par la RD42 ou la D16, en particulier aux habitants des communes étudiées, et plus globalement à l'ensemble de la population lyonnaise.

Situé à proximité immédiate d'une potentielle « clientèle à hauts revenus », le territoire large étudié ici peut, dans un contexte général de retour à la ruralité de proximité et de recherche d'une alimentation plus naturelle, tirer parti de l'effet 35 heures pour valoriser ses produits du terroir, son patrimoine culturel, ses hébergements, sa restauration et ses commerces, et faire ainsi du secteur du tourisme et des loisirs une source de diversification et de retombées économiques non négligeables

● Politique de développement touristique

Par le biais des contrats de développement, des stratégies de développement touristique et de loisir voient le jour, basées en particulier sur les identités locales. Ainsi, en matière de tourisme, le Contrat de développement Rhône-Alpes (CDRA) de l'Ouest lyonnais prévoit de mieux organiser les loisirs de proximité et l'activité touristique. Un effort important porte en outre sur les hébergements touristiques afin de répondre au fort déficit constaté sur le territoire (projets de chambres d'hôtes ou de gîtes).

Le Grand Lyon s'est doté d'un schéma directeur de l'hébergement touristique 2010-2015 (SDHT). Ses objectifs généraux, au service de la stratégie touristique du Grand Lyon, visent un développement qualifié de l'offre qui préserve les équilibres du marché, une localisation préférentielle de l'offre nouvelle, et un accompagnement à la modernisation, à la diversification et à l'innovation. Le SDHT prévoit sur le territoire du Grand Lyon un potentiel de développement de 3 000 chambres et appartements supplémentaires à horizon 2015. Les orientations retenues correspondent à des projets d'hôtels et de résidences hôtelières, et à la création de chambres d'hôtes, de meublés et de gîtes ainsi que d'hôtellerie de plein air.

3.4. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

3.4.1. LES INTERCOMMUNALITÉS ET CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE RHONES-ALPES (CDDRA)

Le territoire traversé par le programme de liaison A72 - A46 est composé de nombreuses structures intercommunales qui ont notamment compétence en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace et de mise en valeur de l'environnement. Des démarches de pays sont par ailleurs aussi en place sur le territoire concerné par le programme.

Tous ces regroupements sont l'œuvre de collectivités qui cherchent à s'organiser afin d'anticiper sur l'évolution économique et démographique de leur territoire.

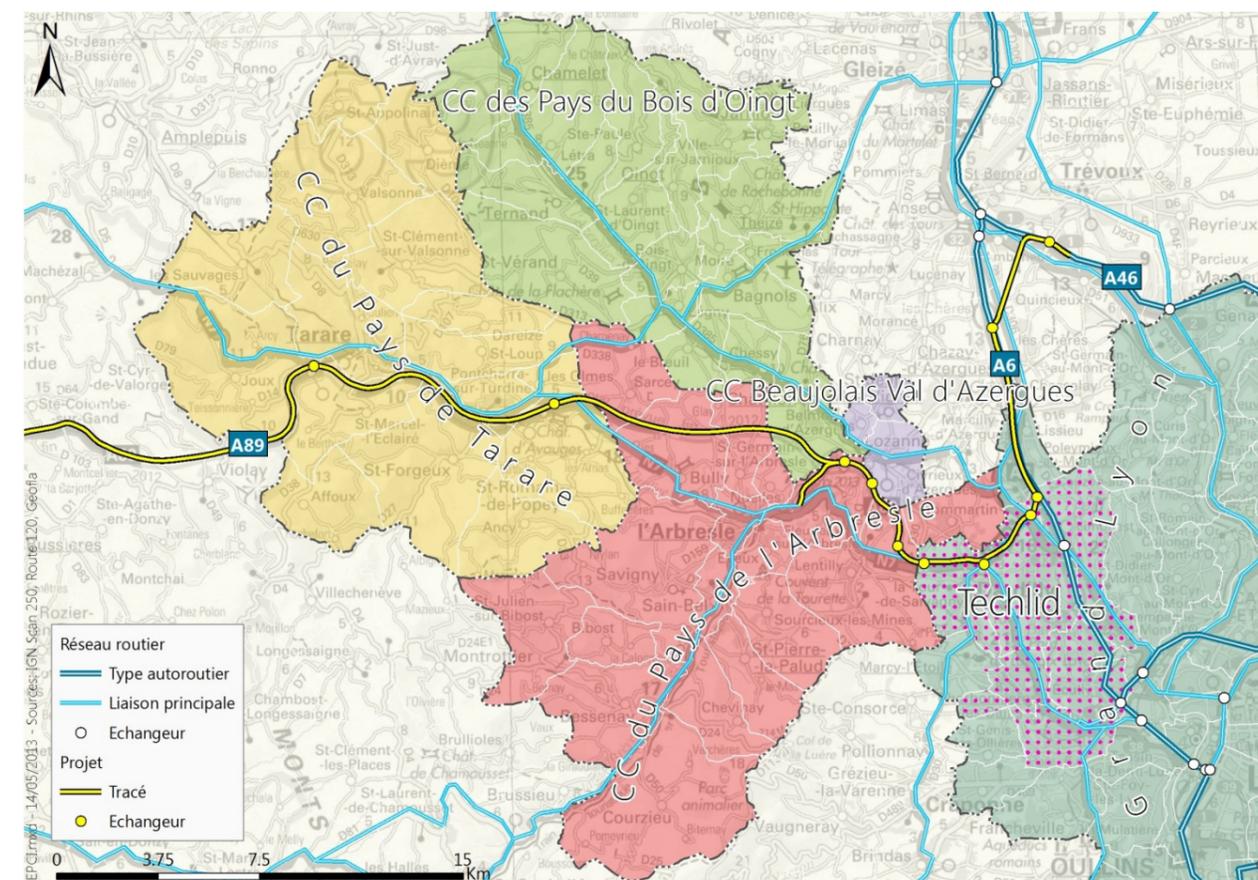


Figure 17 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de la zone l'opération A89-A6

Le programme A72 - A46 débute, côté Loire, **sur la communauté de communes de Balbigny**. Cette Communauté de Communes a été créée en décembre 1993. Elle regroupe 13 communes totalisant 10 400 habitants aujourd'hui, contre 9 650 habitants en 1999. La communauté de communes a établi une charte intercommunale pour la période 2007-2017 afin de définir sa stratégie de développement et un plan d'actions en intégrant les effets du nœud autoroutier A72 - A89 pour favoriser le développement du territoire tout en préservant le cadre de vie et le caractère rural du territoire.

Côté Rhône, le programme traverse ensuite la **communauté de communes du Pays de Tarare** (22 600 habitants en 2010, 16 communes) et la **communauté de communes du Pays de L'Arbresle** (32 600 hab., 18 com.). Il jouxte la **communauté de communes des Pays du Bois d'Oingt** (17 300 hab., 18 com.), la **communauté de communes de Beaujolais - Val d'Azergues** (3 500 hab., 3 com.) et enfin coupe au nord la **communauté de communes des Monts d'Or - Azergues** (7 200 hab., 5 com.).

Le syndicat mixte Accolade (Assemblée des communautés de communes de l'Ouest lyonnais pour l'aménagement et le développement) regroupe quatre intercommunalités : le Pays de L'Arbresle, les Vallons du Lyonnais, le Pays Mornantais et la Vallée du Garon (soit 48 communes et 113 000 habitants). Accolade a notamment pour mission de gérer le contrat de développement durable Rhône-Alpes de l'Ouest lyonnais (CDDRA validé en février 2011) afin de favoriser le développement économique local dans une logique de développement durable.

Le **Pays Beaujolais** comprend 13 communautés de communes. Depuis septembre 2009, le Pays Beaujolais s'est doté d'un nouveau projet de territoire, s'inscrivant dans la continuité des axes du schéma de cohérence territoriale (SCOT). Ce document s'inscrit dans la suite des objectifs très ambitieux de la charte précédente (2004-2009) conclue entre l'État, la Région et le Pays Beaujolais. Elle doit permettre de **soutenir les opérations** portées par les communautés de communes et par les acteurs consulaires et socio-économiques.

La communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon) a été structurée en neuf conférences locales des maires afin de favoriser une meilleure concertation et le rapprochement des politiques communautaires avec celles des territoires. La conférence Ouest Nord recouvre les communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly et Limonest, directement traversées par le projet de liaison autoroutière. Depuis janvier 2011, le Grand Lyon regroupe 58 communes, avec l'arrivée de la commune de Lissieu, soit au total, un peu plus de 1,25 million d'habitants (population 2010). Il est le premier pôle de développement et de rayonnement français, hors région parisienne.

L'agglomération lyonnaise s'est dotée par le biais du SCoT adopté fin 2010 d'un projet d'agglomération pour 2030 « Pour une agglomération multipolaire ». Ce projet d'agglomération s'articule autour de quatre grands objectifs pour une métropole accessible, multipolaire, nature et attractive. Le plan de mandat 2008-2014, voté en 2008, définit les grandes orientations pour le développement de l'agglomération. Par ailleurs le Grand Lyon a adopté depuis 2005 un plan d'actions Agenda 21 afin de mieux prendre en compte le développement durable.

À l'extrémité ouest de la zone concernée, **le Grand Roanne** se compose de 6 communes et regroupe 69 400 habitants. Le Grand Roanne et ses six communes ont élaboré un schéma d'agglomération, qui se veut projet de territoire à l'horizon 2030. Parmi les grands défis du territoire, ce document rappelle la nécessité de renforcer le positionnement du territoire dans l'aire métropolitaine lyonnaise et d'éviter l'enclavement du territoire. Depuis 2001, cette intercommunalité participe à l'association « A89 - RN82 » dont les revendications concernent l'achèvement de la transversale autoroutière A89 Bordeaux - Lyon, l'aménagement à 2 x 2 voies de l'axe nord-sud Paris - Lyon RN7 - RN82 et notamment l'aménagement à 2 x 2 voies du tronçon Roanne - Balbigny.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, la communauté de communes de Balbigny et l'ensemble des communautés de communes de l'arrondissement de Roanne appartiennent au **Pays Roannais** (11 communautés de communes et une commune isolée). En 2010, pour la seconde fois, ce pays a contractualisé avec la région le contrat de développement du Pays Roannais «Le Roannais Pays de

Rhône-Alpes » qui est porté par le syndicat mixte. Ce contrat porte des ambitions pour le territoire en termes de qualité et de vie et de développement économique.

En avril 2012, **le Pôle Métropolitain du G4**, qui regroupe les Communautés d'Agglomération de Vienn'Agglo, Porte de l'Isère, Saint-Etienne Métropole et la Communauté Urbaine de Lyon, a été mis en place. Les pôles métropolitains sont des structures spécifiques, créées par la loi de réforme des collectivités territoriales de 2010. Leur statut est celui d'un établissement public constitué par accord entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

Ce pôle métropolitain compte ainsi 140 communes, près de 2 millions d'habitants et 1 million d'emplois. Il a pour mission de porter des projets d'intérêt métropolitain de développement économique, de déplacements, et d'aménagement de grandes infrastructures.

En termes de déplacements, le Pôle Métropolitain a pour ambition la mise en place d'un syndicat métropolitain des transports et d'un schéma métropolitain des transports, la mise en place en 2013 d'une tarification métropolitaine utilisant le support « OÙRA ! », le développement des parcs-relais pour faciliter l'accès au réseau métropolitain de transports en commun et la coordination des actions de covoiturage.

3.4.2. LES COOPÉRATIONS TERRITORIALES

Sur le territoire sous influence du programme étudié, d'autres coopérations territoriales témoignent d'une dynamique de réflexion et de partenariat à des échelles qui peuvent être différentes des limites administratives et juridiques.

● La Région urbaine de Lyon

La Région urbaine de Lyon (RUL) regroupe 13 aires urbaines (Bourg-en-Bresse, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Saint-Étienne, Roanne, etc.) et près de 3 millions d'habitants en 2004, soit 49% de la population de Rhône-Alpes.

L'agglomération roannaise est intégrée dans la RUL dont l'objectif est de mieux cerner les enjeux de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne, de proposer des schémas stratégiques de développement (exemple du schéma logistique) et d'impulser des partenariats (type G4 et création du Pôle Métropolitain).

Les thématiques du projet de la RUL sont le rayonnement économique (schéma de promotion des grands parcs d'activités, observation économique métropolitaine, etc.), l'accessibilité, le tourisme, la culture et les grands événements.

● Un réseau d'agglomérations et de villes moyennes en Rhône-Alpes

L'agglomération de Roanne appartient avec Lyon, Saint-Étienne, Bourg-en-Bresse, Valence, Grenoble, Annecy et Chambéry au réseau d'agglomérations et villes moyennes de Rhône-Alpes. Ces huit villes d'importances différenciées, de densité élevée, bien réparties sur le territoire régional, s'avèrent être un atout déterminant pour le développement régional de Lyon à laquelle elles donnent l'envergure d'une métropole. Le réseau porte, avec la Région urbaine de Lyon et le Sillon alpin, des projets qui visent à les **hisser dans la compétition européenne** et internationale des grandes métropoles et à les conforter dans leur rôle de moteurs de l'économie régionale.

● L'Espace Massif Central

La Grand Roanne Agglomération est impliquée dans le Schéma interrégional de développement et d'aménagement du Massif Central, élaboré en 2005. Les objectifs de ce schéma visent **l'accueil de nouvelles populations, la création de richesses économiques, l'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité du territoire.**

Par ailleurs, l'Espace Massif Central participe au financement de l'étude sur la valorisation économique des territoires traversés par l'A89.

3.4.3. LES POLITIQUES DE PLANIFICATION

Les démarches d'aménagement du territoire sont nombreuses sur l'espace d'influence du programme A72 - A46. Elles se déclinent du niveau régional au niveau le plus local à travers différents documents de planification : la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA), le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de Rhône-Alpes (SRADT), les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans de déplacements urbains (PDU) et les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Ces démarches, parfois en cours d'élaboration, témoignent de la volonté de renouveler les pratiques d'aménagement du territoire en insistant sur les notions de projet, de cohérence entre politiques sectorielles, de partenariat, de recherche d'échelles pertinentes, selon les directives des nouvelles lois d'aménagement du territoire : loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, loi du 12 juillet 1999 sur la recombinaison institutionnelle des territoires, la loi Solidarité renouvellement urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000 et la loi Urbanisme et habitat (loi UH) du 2 juillet 2003.

● La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise a été **approuvée par décret n°2007-45 du 9 janvier 2007.**

Son périmètre correspond aux territoires inscrits dans les dynamiques de métropolisation lyonnaise pour les vingt ans à venir. Il délimite un territoire urbain de près de 4 500 km², regroupant 382 communes et 2,3 millions d'habitants. Son périmètre englobe les agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne et concerne les espaces traversés par le projet de liaison A89-A6.

La DTA formalise les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Ses enjeux sont notamment de soutenir la métropole lyonnaise en contribuant à y **développer des fonctions de commandement et de rayonnement, et de participer à sa structuration multipolaire** en s'appuyant sur Lyon, Saint-Étienne et l'agglomération nord-iséroise.

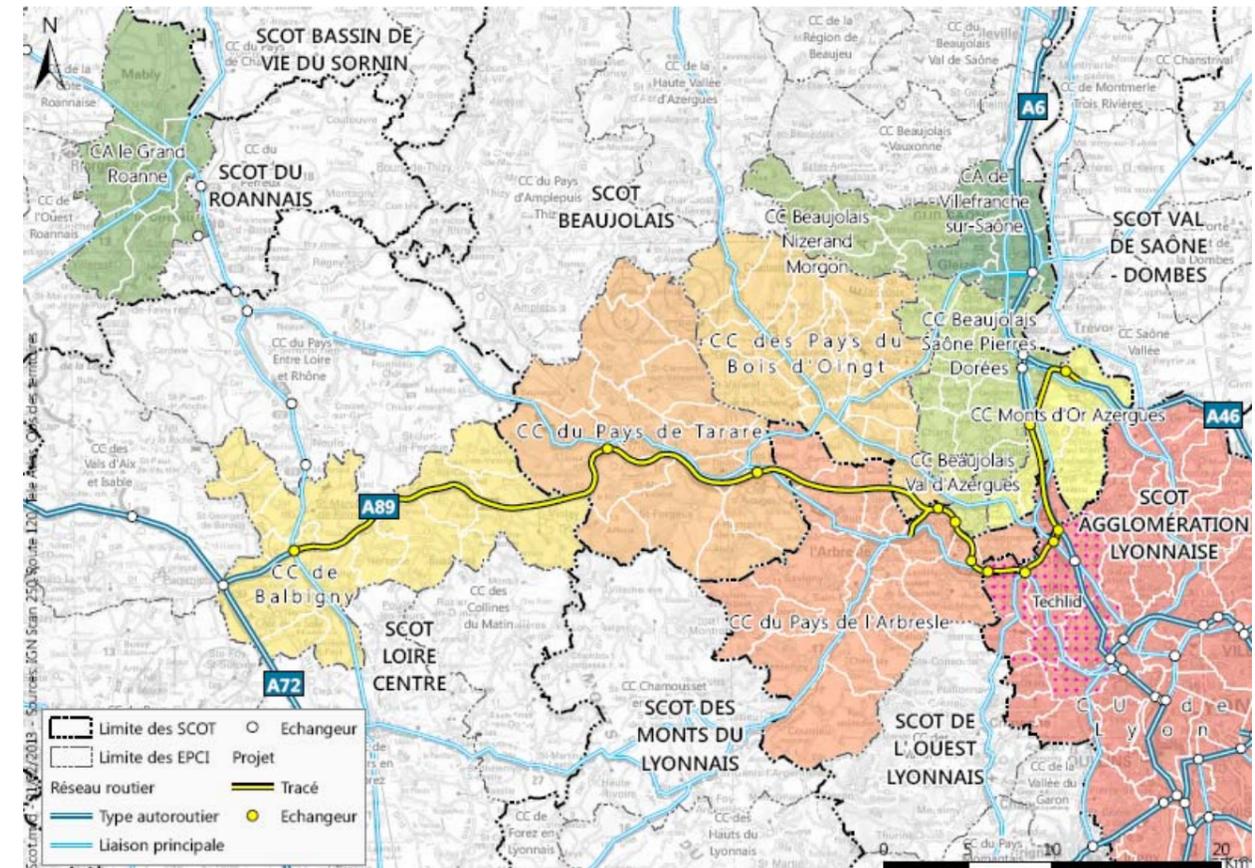


Figure 18 Les SCOT et EPCI du programme de la liaison A71-A46

La DTA fixe également les principaux objectifs de l'État en matière de localisation d'infrastructures routières. Elle affirme la nécessité de compléter le maillage routier national de liaisons rapides pour assurer des liaisons transversales vers la façade atlantique par la liaison de Lyon vers Bordeaux. Afin de rendre compatible les grandes infrastructures de transports avec un développement maîtrisé de l'urbanisation, elle identifie des territoires spécifiques. C'est le cas autour de L'Arbresle où seize communes ont ainsi été englobées dans un territoire dit « de prescription ».

Le diagnostic du groupe thématique transport de la DTA montre un fonctionnement dégradé de l'axe international nord-sud qui traverse la région lyonnaise. L'étalement urbain y génère depuis les années 70 une augmentation du trafic, qui est source de pollutions et de saturation des réseaux routiers. De plus, ce réseau autoroutier mélange les fonctions de transit et de trafic interne sur de mêmes axes alors que les modalités de gestion sont différentes.

Il apparaît donc nécessaire de favoriser les transports collectifs ferroviaires régionaux pour les déplacements vers Lyon et les transports collectifs urbains à l'intérieur de l'agglomération, par :

- un développement de l'offre en transports collectifs ;
- un renforcement de la **complémentarité entre modes** (amélioration des pôles d'échanges, billettique couplée) ;
- la **maîtrise du développement urbain** (densification des secteurs desservis par les transports collectifs) ;

- la conception de projets routiers qui ne concurrencent pas les transports collectifs.

La DTA indique par ailleurs que les axes routiers de pénétration dans l'agglomération ne doivent pas voir leur capacité augmenter, notamment lorsqu'ils concurrencent une branche de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

● Le Schéma régional d'aménagement du territoire de la région Rhône-Alpes (2002) et les schémas des transports

Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) fixe à moyen terme les orientations du territoire régional en matière d'aménagement. Ce schéma doit être cohérent avec les projets de l'État et des autres collectivités. Les schémas de transports constituent un des éléments du SRADT.

Le Schéma régional des transports (SRT) approuvé en octobre 1998 par la région Rhône-Alpes a permis de guider l'action et d'afficher les positions de la région en lien avec les nombreuses démarches de planification. Il a ainsi servi de base au contrat de plan État-Région 2000-2006 (CPER) où la région Rhône-Alpes a montré sa priorité pour le ferroviaire en consacrant 160 millions d'euros (cinq fois plus que pour le précédent CPER). Les objectifs affichés dans le cadre du volet « transport ferroviaire » portaient notamment sur l'augmentation de la capacité du réseau régional, l'arrivée de matériel moderne, et le développement du trafic TER périurbain (parcs relais et modernisation des voies de l'Ouest lyonnais).

Le Schéma régional des services de transports (SRST). La région Rhône-Alpes a lancé une démarche de large concertation sur un nouveau Schéma Régional transformé en Schéma Régional des Services de Transports. Son élaboration s'est déroulée jusqu'à l'automne 2007 et il a été voté le 10 avril 2008. Ce schéma est un document d'orientation et de planification des transports régionaux aux horizons 2013 et 2020.

A travers le SRST, la région définit une politique de transport en termes de développement durable en favorisant le report de la voiture vers les autres modes de transport.

Les enjeux actuellement défini pour le SRST de la région Rhône-Alpes sont les suivants :

- développer la multimodalité ;
- traiter le transport des voyageurs et des marchandises ;
- partir des besoins dans une logique de services ;
- privilégier les modes de transports durables ;
- décliner une approche selon plusieurs échelles (des grands flux de transit à la gestion des territoires infrarégionaux) ;
- lier la politique des transports à un projet territorial.

Cependant, la gestion de l'infrastructure ferroviaire reste du ressort de Réseau ferré de France (RFF). Un contrat d'objectif 2005-2010 passé entre la région et RFF (le premier en France) prévoyait une contribution de 200 millions d'euros de la part de la région en faveur d'investissements ferroviaires régionaux. L'aménagement de la ligne Villefranche-sur-Saône - Mâcon et celui des lignes de l'Ouest lyonnais en font partie. **Cette coopération se poursuit avec la convention TER (2007-2014)** qui s'engage dans le cadencement⁶ généralisé des services, expérimenté dès 2000.

⁶ Le cadencement consiste à faire circuler les trains d'une même mission à intervalles réguliers.

● Le Contrat de projets État-Région 2007-2013

Approuvé le 20 mars 2007, le Contrat de projets État-Région 2007-2013 succède au Contrat de plan 2000-2006. Pour l'État, l'objectif est de renforcer l'attractivité du territoire régional en le dotant d'infrastructures ferroviaires encore plus performantes et de lieux d'enseignement et de recherche qui permettent de se situer à un niveau d'excellence mondiale.

Le montant des investissements pour les projets ferroviaires est de 610 millions d'euros, dont 245 millions apportés par l'État. La désaturation du nœud lyonnais, l'amélioration des lignes ferroviaires au départ de Lyon-Saint-Paul à destination de Sain-Bel et de Brignais **faisaient partie des opérations inscrites dans le cadre du CPER**. Le contrat de projets soutient l'intermodalité en aidant au développement des pôles d'échanges, notamment entre lignes ferroviaires et lignes de transports collectifs urbains.

● Les SDAU et SCOT

Sur le territoire à l'étude, plusieurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) issus de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000 sont en cours d'élaboration ou viennent d'être approuvés pour se substituer aux anciens schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). L'objectif premier des SCOT est de fixer les orientations d'aménagement à long terme avec la volonté de prendre en compte et de coordonner les différentes politiques publiques d'urbanisme (transport, commerce, santé, éducation, etc.).

○ Le SCOT de l'Ouest lyonnais

Le périmètre du SCOT de l'Ouest lyonnais correspond à celui du Contrat de développement Rhône-Alpes porté par l'association **Accolade**. Dans son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) validé en février 2005, le SCOT affiche les objectifs d'un **ralentissement volontaire de la croissance démographique à un taux moyen annuel de 1,65%** ce qui conduit néanmoins à une augmentation globale de la population de 28,4% en 2015 et de 37,2% en 2020 et la mise en place une organisation territoriale structurée autour de villages densifiés (dont L'Arbresle, Lozanne, Tarare). Le SCOT de l'Ouest lyonnais a été validé en février 2011. Les communes ont donc jusqu'en février 2014 (trois ans à compter de l'approbation) pour mettre en compatibilité leur Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Afin de freiner le développement routier en direction de l'agglomération lyonnaise, la priorité est donnée aux transports collectifs avec, notamment, la restitution au trafic voyageur de la ligne de L'Arbresle et au-delà de Sain-Bel, dans la vallée de la Brévenne, ainsi que la réhabilitation et la réalisation de gares de rabattement d'intérêt local (Lentilly, Lissieu-Dommartin, Chaponost, L'Arbresle, Sain-Bel). De même, l'aménagement du réseau routier est envisagé dans le but de participer à la structuration du territoire avec la réalisation d'une dorsale RD30 - RD7, permettant la déviation ou la sécurisation de pôles urbains tels que L'Arbresle, et la réalisation de radiales, tout en veillant à ne pas offrir de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération, en cohérence avec la DTA et le PDU lyonnais.

L'Ouest lyonnais est concerné par trois projets autoroutiers : le COL, l'A45 et l'A89. Dans son PADD, le SCOT s'interroge sur le débouché futur de l'A89 à l'est de La Tour-de-Salvagny et sur le risque de pénétrante vers l'agglomération lyonnaise. L'utilisation de la RN489 pour établir une liaison autoroutière A89 - A6 y est pressentie comme un risque, sauf à ce qu'un projet de transport collectif volontariste ne vienne capter une partie du trafic routier concerné.

⊙ Le SCOT de l'agglomération lyonnaise

Le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL) a été approuvé en 1992, puis mis en révision. Le SCOT de l'agglomération lyonnaise, qui a été approuvé le 16 décembre 2010, se substitue au SDAL. Elaboré par le Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL), ce SCOT réunit dans un même projet le Grand Lyon, les communautés de communes de l'Est lyonnais, du Val d'Ozon et de Givors - Grigny. Les communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly et Limonest traversées par la liaison A89 - A6 font partie de son territoire.



Photo 3 Ouest de Lyon – Le pôle Touristique et Hôtelier

Ce schéma est concerné par de nombreux projets d'infrastructures à l'étude dont la liaison A89 - A6. Dans le cadre de l'élaboration de ce SCOT, le pôle nord-ouest a été défini comme un territoire à enjeux forts et la commission Ouest du SCOT a mis en évidence les opportunités que représentent l'amélioration de l'**accessibilité routière**, le projet régional de modernisation du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais et la **présence de sites économiques et de pôles urbains structurants** sur les territoires voisins (L'Arbresle). D'après le diagnostic, les projets autoroutiers (COL, A89, A45 et TOP) risquent d'entretenir la poursuite de l'étalement urbain et d'accroître la pression foncière ce qui peut indirectement altérer le cadre de vie et nuire à l'attractivité de ce territoire.

⊙ Le SCOT du Beaujolais

Le SCOT du Beaujolais concerné par la liaison A6 - A46 a été approuvé en juin 2009. Son territoire couvre le Pays Beaujolais dont la charte a servi de base au diagnostic du SCOT. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) provisoire, sorti en décembre 2006, montre la **volonté de préserver son statut de cœur vert, de s'organiser autour de pôles de développement et d'accueillir des entreprises pour limiter les déplacements domicile-travail**. Dans l'avant-projet de PADD, il est indiqué en matière de transports qu'il faut profiter du potentiel du réseau ferroviaire existant pour en accroître l'usage, en lien avec le développement urbain, améliorer le réseau routier dans les secteurs isolés, non desservis par le fer, raccorder le réseau local à l'A89 et

au COL, afin d'améliorer la desserte des territoires traversés, requalifier la RN7 (une fois l'A89 en service) et développer les modes doux.

⊙ L'inter-SCOT

Par ailleurs, une démarche inter-SCOT a été initiée dès 2002 par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. Son ambition est de mettre en réseau les syndicats mixtes porteurs de SCOT, afin de faciliter la coordination à partir de diagnostics partagés et de la définition d'enjeux communs au sein d'un territoire plus large. Cette démarche inclut notamment les trois SCOT précédents.

● Le plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise (PDU)

Le PDU de l'agglomération lyonnaise a été révisé et approuvé par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) le 2 juin 2005. **Le trafic routier est considéré comme une source importante de nuisances et la volonté de limiter son essor est affirmée.** Il est prôné :

- le développement des lignes fortes de transports collectifs urbains (métro, tramway, trolleybus articulés) ;
- l'augmentation des dessertes TER intercités et périurbaines ;
- l'accroissement de l'usage des deux roues, particulièrement de la bicyclette ;
- la hiérarchisation du réseau, avec la création de zones apaisées (zones où la circulation des véhicules se fait à vitesse réduite et où la priorité est donnée aux modes doux : marche à pied, vélo, etc.) ;
- la lutte contre les ségrégations spatiales ;
- une politique d'urbanisation et de stationnement favorisant la pratique des transports collectifs.

Il est spécifié que la capacité des voies routières pénétrantes dans l'agglomération ne doit pas être rehaussée afin d'éviter un accroissement de l'utilisation de l'automobile pour les mouvements pendulaires.

Un avis est formulé concernant **le raccordement d'A89 avec A6 : il doit permettre de renvoyer les trafics de transit vers A46 pour éviter le passage par le cœur de l'agglomération**. La capacité des pénétrantes vers Lyon ne doit pas être accrue. En parallèle, il est nécessaire de développer des transports collectifs performants.

● Planification à l'échelle communale : les PLU

Les prescriptions du PDU s'imposent aux communes, notamment sur l'organisation spatiale définie dans le plan local d'urbanisme (PLU). La réalisation de l'opération A89-A6 impose par ailleurs une modification des PLU dans les communes concernées essentiellement pour des zones à vocation agricole ou naturelle. Les dossiers de mise en compatibilité des PLU sont joints au présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.4.4. LES RÉFLEXIONS ET DÉMARCHES ENGAGÉES SUR LE TERRITOIRE

L'État fixe les orientations nationales en matière de politique des transports. Il planifie les projets dont les fonctions revêtent un caractère d'importance nationale ou internationale sur le territoire français.

Le dernier schéma directeur national des projets de transports a été abrogé en 2005 et n'a pas été remplacé. Depuis, la liste des nouveaux projets décidés par le Gouvernement lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 fait office de schéma directeur jusqu'à l'horizon 2025.

● Les orientations du CIADT du 18 décembre 2003

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire a décidé la mise en place d'une « stratégie nationale de renforcement de l'offre métropolitaine » afin d'améliorer l'attractivité de la France et de ses territoires, dans le contexte de mondialisation économique : « Celle-ci doit permettre de conforter le rôle mondial de la capitale, de porter aux premiers rangs européens les systèmes urbains de Lyon, Lille, Marseille et de soutenir les autres principales métropoles régionales en réseaux avec leurs villes périphériques pour atteindre le rayonnement des capitales régionales allemandes ou italiennes ». Parmi les projets autoroutiers planifiés, l'autoroute A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny doit permettre de boucler une grande transversale est-ouest entre Bordeaux et Lyon via le Massif Central.

Au niveau de l'agglomération lyonnaise, il est souligné l'avantage de développer les transports collectifs, l'intérêt de réaliser des contournements, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, la nécessité de mieux hiérarchiser le réseau routier lyonnais et de le rendre plus efficace.

● Les orientations du CIACT du 6 mars 2006

Ce CIACT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) donne une **priorité à la revitalisation des zones et bassins d'emplois les plus touchés** tels que celui du Roannais au titre de la restructuration de GIAT Industries. Il propose à l'ensemble des acteurs concernés l'élaboration d'un contrat de site destiné à mettre en place des actions de redynamisation, comme une prime de soutien à l'implantation de nouvelles activités, la réhabilitation des friches industrielles, le soutien à l'ingénierie et aux outils de développement local, le développement du pôle NTIC, le renforcement des autres filières, le développement de l'emploi public et la création d'un centre pénitentiaire à Roanne.

La satisfaction des besoins de transport, corrélée à un rééquilibrage des différents modes, est reconnue comme un enjeu majeur pour l'économie du pays et son positionnement dans une Europe élargie. L'agglomération lyonnaise est directement concernée par cet enjeu du fait de la place qu'elle souhaite prendre en Europe et aussi afin de mener à bien les projets des pôles de compétitivité Lyonbiopole et Minalogic qui sont d'envergure mondiale. Il n'est pas fait mention du projet de liaison de type autoroutière A89 - A6 parmi les projets du CIACT.

● Autres réflexions territoriales

○ Le Schéma régional de développement économique

Pour renforcer son positionnement dans l'Europe économique de la haute technologie, la région Rhône-Alpes s'est dotée d'une stratégie régionale de Développement Économique et d'Innovation (SDREI) pour la période 2011-2015. Celle-ci s'inscrit dans la lignée du Schéma régional de développement économique engagé dès 2004.

Cette nouvelle stratégie intègre un certain nombre de nouveaux enjeux : en effet, la crise financière et le déplacement du dynamisme économique hors de l'Europe ont lourdement impacté l'économie rhônalpine, avec des conséquences qui amènent à revisiter les orientations de la stratégie économique régionale.

Les infrastructures de transport efficaces sont désignées comme jouant un rôle nécessaire pour maintenir le dynamisme économique de la région, participer à la création d'un environnement favorable au développement des filières d'excellences et favoriser l'innovation.

○ Le Schéma de développement de la Loire

Le Conseil général a validé en mai 2003 le diagnostic territorial de la Loire dans lequel il est fait état d'un tissu industriel diversifié et encore très présent. Mais le département y apparaît relativement enclavé du fait d'une desserte de faible qualité et se caractérise par un déclin démographique, une fragilité du tissu industriel, une faiblesse du tissu tertiaire, et une attractivité modérée des agglomérations et des territoires en déprise.

Le développement de la logistique est un des axes principaux du projet stratégique de développement « Loire 2015 » et se concrétise par l'implication des différents acteurs économiques dans l'association Logistique 42.

En outre, un Schéma départemental d'accueil économique a été mis en place afin d'encadrer le développement et la labellisation des zones d'activités (label « Qualité Loire »).

○ Le Schéma de cohérence de la logistique 2005-2020

La RUL a élaboré en 1997 le Schéma de cohérence de la logistique. Son diagnostic et ses orientations sont les suivants :

- le rythme des implantations confirme la forte attractivité de la métropole lyonnaise ;
- les capacités d'accueil au sein des plateformes multimodales apparaissent insuffisantes ;
- de nouveaux équipements sont à prévoir pour renforcer le transfert des marchandises de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement (rail, voie d'eau) ;
- la raréfaction foncière conduit à définir une stratégie plus ciblée.

Un séminaire a été organisé à Roanne le 9 septembre 2004 sur le thème des enjeux logistiques du nord de la Loire. La réflexion a porté plus particulièrement sur le positionnement et les opportunités de ce territoire au regard du marché des implantations logistiques, les caractéristiques du site de Bonvert pour l'accueil d'activités de logistique et, à plus long terme, l'articulation entre Massif Central et région lyonnaise. Le projet A89 est listé parmi les opérations générant de la relation et du trafic et donc susceptible d'avoir un impact positif sur la logistique.



Photo 4 Ouest de Lyon - infrastructure et zones d'activités

Photo 5 L'Arbresle

3.5. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

Les nombreux diagnostics produits dans le cadre des diverses démarches de planification, en particulier la DTA et les diagnostics établis pour les SCOT, complétés par les données économiques et sociales, ont permis de mieux connaître le territoire concerné par le programme A72 - A46.

Sept ensembles géoéconomiques aux caractéristiques et enjeux de développement différents ont été différenciés : le secteur ouest-nord lyonnais, le sud du Pays Beaujolais, le territoire autour de L'Arbresle, le secteur de Tarare, Balbigny, le territoire roannais et la plaine des Chères.

● Le secteur ouest-nord lyonnais

Ce secteur constitue un bassin de vie et d'emplois en proximité lyonnaise, structuré autour des nombreuses voies de communication pénétrant dans l'agglomération, en particulier RN6 et A7. Le tissu pavillonnaire ancien a été reconverti en équipements de santé ou d'éducation et s'est très vite étendu dans un environnement de qualité pour constituer aujourd'hui le pôle Techlid. Ce pôle constitue le point d'appui du développement économique ouest lyonnais basé sur des activités tertiaires (enseignements, recherche et production). La commission territoriale ouest du SCOT lyonnais a diagnostiqué une perte d'attractivité du pôle Techlid due à de faibles réserves foncières, au vieillissement des bâtiments, à la banalisation des activités économiques, à une pression foncière néfaste à la qualité du cadre de vie, et enfin à l'absence de logements pour les catégories intermédiaires obligées de faire de long déplacements domicile-travail.

Les enjeux consistent donc à :

- **repositionner le pôle Techlid comme site d'intérêt majeur lyonnais** en partenariat avec ses territoires voisins ;
- **concrétiser** la volonté de participer au Plan de déplacement urbain de Lyon par une **offre de transport en commun** qui mise sur la complémentarité des différents modes et l'interconnexion avec les réseaux ferrés ;
- **contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain** qui pourrait mettre en péril les atouts identitaires du secteur ;
- **gérer l'absence d'offre de logements** pour les catégories intermédiaires, qui nuit à la diversité sociale et démographique de ce territoire, éloigne la main d'oeuvre, et génère des migrations alternantes qui saturer les infrastructures et dégradent le cadre de vie.

● Le sud du Pays Beaujolais

Situé à proximité des grands axes de communication dans un cadre de vie agréable, cette zone (communautés de communes du Pays du Bois d'Oingt, Beaujolais - Saône - Pierre Dorées, Mont-d'Or - Azergues, Beaujolais - Val d'Azergues) bénéficie de la proximité avec l'agglomération lyonnaise mais en contrepartie subit une forte dépendance qui nuit à son développement.

Conscient des inconvénients en termes d'emplois, d'activités commerciales, de pression foncière, de flux domicile-travail, le Pays Beaujolais souhaite devenir un territoire maillé, autonome, complémentaire et se différencier de l'agglomération lyonnaise.

Les documents de réflexion élaborés par le syndicat mixte du SCOT Beaujolais pour le projet de territoire et sur les effets du projet A89 réaffirment les enjeux de ce secteur :

- **rester un cœur vert** au centre des agglomérations de Villefranche-sur-Saône et Lyon ;
- **maîtriser la pression foncière** et organiser le développement de l'habitat de sorte à conserver une organisation urbaine autour de pôles de développement ;
- **mettre en oeuvre une stratégie d'accueil aux entreprises** pour limiter les déplacements domicile-travail ;
- **développer le tourisme rural.**

○ Le territoire autour de L'Arbresle

Situé à la charnière entre l'agglomération et l'ouest du département, plus rural, cet espace constitue la limite de l'urbanisation lyonnaise. Sa croissance démographique s'est accompagnée d'une pression foncière importante, et d'une multiplication des relations domicile-travail avec l'agglomération lyonnaise. L'agriculture y est encore bien présente malgré des signes de déprise dans la zone la plus périurbaine.

Forts de ces constats, les projets d'infrastructures constituent une opportunité de désenclavement économique et donc de développement territorial, mais risquent d'amplifier la pression économique et résidentielle. Aussi, les nombreux diagnostics menés dans le cadre de la DTA, des SCOT et par la communauté de communes du Pays de L'Arbresle prévoient que ce territoire « *devra veiller à conforter son identité tant physiquement par la préservation de coupures vertes que par le développement d'une dynamique économique afin de ne pas être rejoint par l'agglomération lyonnaise* ».

Les principaux enjeux de ce territoire sont donc les suivants :

- **limiter l'extension urbaine** à Dommartin et dans la partie est de Lentilly, renforcer les polarités par densification (collectif et habitat groupé) autour des pôles existants de L'Arbresle - Eveux - Sain-Bel - Savigny et de Lozanne - Civrieux-d'Azergues (mise en oeuvre du concept de villages densifiés) afin de permettre aux bourgs de préserver leur caractère et leur identité et développer les équipements et les services de proximité autour de ces pôles structurés ;
- **renforcer les modes de déplacements alternatifs à la voiture en optimisant notamment la ligne ferrée** de l'Arbresle, en restituant au trafic voyageur la partie de la ligne située au-delà de Sain-Bel dans la vallée de la Brévenne, en développant l'accès à des gares de rabattement (Lentilly, Lissieu - Dommartin, La Tour-de-Salvagny), en réhabilitant les gares et parcs de stationnement de L'Arbresle et de Sain-Bel ;
- **promouvoir une stratégie économique commune au territoire** afin de maintenir le ratio emplois/actifs à son niveau actuel et, pour cela, créer d'ici 2015, 50 ha de zones d'activités et de disposer en 2020 d'un total de 86 ha supplémentaires (projet d'extension de la zone de la Pontchonnière sur Savigny - Saint-Bel - L'Arbresle).

○ Le secteur de Tarare

Situé sur la Turdine, en fond de vallée, ce secteur constitue une entité spécifique héritage de son histoire industrielle et de sa position de passage obligé sur l'axe Roanne - Lyon. Il est resté relativement autonome par rapport à Lyon en raison du fort trafic sur la RN7 qui pénalise les liaisons

routières et rend le centre-ville d'accès difficile. Bien qu'ayant fait l'objet de mutations importantes, Tarare bénéficie d'une tradition textile (voilage, teintures et apprêts) qui représente encore un emploi sur deux.

Les enjeux de ce territoire visent à :

- **désenclaver ce secteur par une meilleure accessibilité** aux pôles urbains de proximité, agglomération lyonnaise, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand ;
- **renforcer le pôle industriel** Tarare - Pontcharra-sur-Turdine grâce à un meilleur accès ;
- **réhabiliter l'image** de Tarare et plus largement de l'ensemble de la vallée ;
- **rénover, qualifier et développer le pôle urbain** tararais en pôle d'équilibre ;
- **réussir le projet économique** des 100 ha aux Olmes afin de rééquilibrer la dynamique économique.



Photo 6 Vue sur Tarare

Photo 7 Le centre de Balbigny

○ Balbigny

La position de Balbigny au carrefour d'infrastructures structurantes permet une bonne accessibilité aux pôles de Saint-Étienne, Roanne, Clermont-Ferrand et surtout Lyon. La région confère d'ailleurs à la plaine du Forez un « *enjeu spécifique d'ouverture régionale et internationale de par ses ambitions technologiques, économiques et environnementales fortes* ». Pourtant, le constat dressé par la communauté de communes lors de la réalisation de sa charte de territoire fait état d'une industrie textile et mécanique fragile, d'une population âgée, de la concurrence de Feurs pour les commerces et services et d'une pression foncière nuisible à l'agriculture.

Ce secteur subit les inconvénients de sa position géostratégique sans en tirer profit. Les enjeux consistent à :

- **maîtriser le foncier** pour éviter les délocalisations d'entreprises du Roannais ;
- **soutenir un développement cohérent et équilibré** par la gestion des nouveaux arrivants ou des nouvelles activités ;
- **mettre en oeuvre des projets d'envergure régionale** et au-delà. Consciente de l'ampleur de l'enjeu, la RUL a étendu son périmètre jusqu'à Balbigny en 2005 et étudie l'opportunité d'une zone logistique sur Balbigny dans le cadre de son Schéma de cohérence ;
- **profiter des atouts environnementaux forts pour créer une identité touristique** de proximité et développer le tourisme local.

● Le territoire roannais

Le Roannais situé à 87 kilomètres de Lyon, à 91 km de Saint-Étienne et à 126 km de Clermont-Ferrand constitue la porte ouest de Rhône-Alpes ouvrant sur les régions Auvergne et Bourgogne. Son appartenance récente à la Région urbaine de Lyon (RUL) et au réseau des villes et grandes agglomérations de Rhône-Alpes témoigne de sa volonté de tisser des relations avec les pôles dynamiques régionaux et de prendre place dans la dynamique du projet métropolitain (la DTA ne couvre pas ce territoire).

Le Roannais est caractérisé par des filières fortement dépendantes de la conjoncture mondiale et des donneurs d'ordres comme GIAT Industries. La zone d'emploi de Roanne figure parmi celles de Rhône-Alpes et de la RUL qui ont connu le plus de difficultés au cours de la décennie précédente. Les estimations récentes de population indiquent un retour progressif à l'équilibre du solde migratoire contré par le vieillissement de la population. Le développement économique va donc conditionner l'évolution démographique des prochaines années.

Le pays est confronté aux enjeux suivants :

- **favoriser le développement et la création d'emplois** en accompagnant la mutation des secteurs traditionnels leaders (textile et mécanique) et en contribuant à l'émergence de filières d'excellence (textile, mécanique, numérique, logistique, agro-alimentaire) ;
- **mieux prendre en compte l'aménagement du territoire** en devenant lisible en Rhône Alpes, Bourgogne et Auvergne ;
- **maîtriser le dynamisme démographique** forézien sur le sud-est du territoire (communauté de communes de Balbigny) et plus largement autour du Grand Roanne ;
- **mettre en œuvre une stratégie de développement touristique** ;
- **profiter de son positionnement géographique** à la croisée d'infrastructures routières structurantes et à l'intérieur de la RUL pour dynamiser son économie (la zone de Bonvert à Mably est vue dans le projet logistique de la RUL comme un parc industriel à forte potentialité logistique).

● La plaine des Chères

Située à mi-chemin entre les agglomérations de Lyon et de Villefranche-sur-Saône et bien desservie par les infrastructures de transport, la plaine des Chères a subi ces dernières années une importante demande d'urbanisation, caractérisée par de l'habitat individuel. Cependant, le projet d'intérêt général (PIG) qui entoure la poche urbanisée du bourg et qui a pour objectif de protéger les espaces naturels et agricoles, permet de maîtriser l'urbanisation.

L'A46, reliée à l'A42 et à l'A43, a favorisé les liaisons vers l'est, mais les **relations domicile-travail vers les deux pôles d'emplois restent à améliorer pour éviter l'asphyxie de cet espace résidentiel**. En particulier, la RD 306 traverse ce territoire et génère des problèmes de circulation à travers l'urbanisation dense.

L'enjeu pour la plaine des Chères est de **pérenniser la protection apportée par le PIG** afin de pouvoir continuer d'assurer le rôle de coupure verte entre les deux agglomérations et de maintenir l'activité agricole. Cette maîtrise foncière doit toutefois permettre **un développement économique et urbain** adapté aux besoins des polarités existantes et compatible avec le maintien d'une population « suffisante » à la conservation des services de proximité (école, etc.) et au développement des activités afin de retenir les actifs actuels sur place.

4. LA SITUATION ACTUELLE : L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

4.1. L'OFFRE DE TRANSPORTS

4.1.1. LE RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER

● Le réseau routier principal

Le réseau routier dit « principal » de l'aire d'étude est composé par les autoroutes et les routes nationales. Au débouché du barreau A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny. Ce réseau est constitué principalement des infrastructures suivantes :

- une pénétrante historique (A6 - A7), qui passe par le tunnel de Fourvière et par le centre de Lyon (Perrache);
- un boulevard périphérique, qui reste inachevé à l'ouest ;
- une rocade plus éloignée à l'est (A46), dont l'un des objectifs est d'accueillir le trafic de transit nord-sud.

Il n'y a pas de voie de contournement à l'ouest de l'agglomération.

L'autoroute A6 se divise en deux sections sur le plan fonctionnel. Au nord de l'échangeur de la Garde, fin de section à péage, l'A6 assure une fonction d'autoroute de transit. Au sud de l'échangeur, elle s'apparente à une voie rapide urbaine aboutissant au centre de Lyon. L'autoroute est gratuite entre l'échangeur de la Garde et Lyon. Entre le nord de cet échangeur et l'A46, elle est à 2 x 2 voies. Au sud de l'échangeur, en concordance avec le niveau de trafic qui s'accroît, l'A6 a été portée à 2 x 3 voies jusqu'au boulevard périphérique (Valvert), mais elle se réduit à 2 x 2 voies au passage du tunnel de Fourvière. L'usage prédominant de cette autoroute y est essentiellement lié au fonctionnement interne de l'aire métropolitaine lyonnaise. Dans la zone dense agglomérée, les bouchons sont fréquents, notamment aux entrées du tunnel de Fourvière. C'est pourquoi, par le biais de la signalisation en amont sur A6 et A7, le trafic de transit est encouragé à emprunter la Rocade Est pour éviter la traversée de Lyon.

L'autoroute A46 bifurque de l'A6 à Ambérieux, près d'Anse. Dans la configuration actuelle, seul le trafic venant de l'A6 nord peut l'emprunter. Elle compose avec la RN346 la Rocade Est de l'agglomération lyonnaise qui permet au trafic de transit d'éviter la traversée de Lyon et le tunnel de Fourvière, moyennant un allongement de distance pour le trafic nord - sud.

La RN7 provient du centre de la France, et constituait un maillon du réseau national, avant la mise en service de l'A89. Entre L'Arbresle et La Tour-de-Salvagny, son profil en travers présente de nombreuses sections à 2 x 2 voies, notamment la déviation de La Tour-de-Salvagny sur laquelle se branche l'A89.

La zone d'étude comprend aussi d'autres axes routiers majeurs, concurrents ou complémentaires du programme A72 - A46 nord et orientés est-ouest :

- entre Clermont-Ferrand et Lyon, la continuité autoroutière s'effectue pour le moment par l'A72 (autoroute à péage à 2 x 2 voies) jusqu'à Saint-Étienne, puis par l'A47 (qui est gratuite) ;

- les itinéraires qui permettent de couper entre A72 et Lyon sans passer par Saint-Étienne sont des routes présentant des caractéristiques de moyenne montagne, c'est-à-dire sinueuses et pentues, et à faibles vitesses de circulation (RD1 - RN7 par Balbigny, RD89 - RN7 par Feurs) ;

- la RN7 est la route historique qui relie Paris et Lyon, et au-delà jusqu'à Menton, à la frontière italienne ; supplantée par le réseau autoroutier (A6 - A7) à partir des années 60 pour le trafic international et national, cette route conserve une fonction inter-régionale entre Nevers et Lyon. Elle est progressivement aménagée jusqu'à Roanne et l'A89 via la RN82 (déviations à 2 x 2 voies de Moulins, Lapalisse, Roanne, Changy - La Pacaudière et de Varennes-sur-Allier (en cours de construction). Elle peut éventuellement assurer des fonctions de délestage en cas de difficultés sur l'A6 ;

- la route Centre-Europe Atlantique (RCEA) relie la Suisse à la région Poitou-Charentes. Elle est donc partiellement concurrente d'A89 et de l'ensemble du programme A72 - A46 nord pour le trafic à destination de l'Est et du Nord de la France ; l'itinéraire est en grande majorité gratuit aujourd'hui, ce qui le rend attractif, mais de nombreuses sections restent à élargir à 2 x 2 voies afin d'y améliorer les conditions de circulation pour les véhicules légers, gênés par l'important flux de poids lourds qui représente jusqu'à 50% du trafic sur certaines sections.

La RN489 (ex-RD73) est constitutive de l'itinéraire à vocation nationale de la RN7 à A6. Le profil est à deux voies avec échangeur dénivelé.

La RN6, à 2 x 2 voies, complète l'itinéraire actuel entre la RN489 et l'A6.

L'autoroute A89 est en service entre Balbigny et La Tour-de-Salagny depuis janvier 2013.

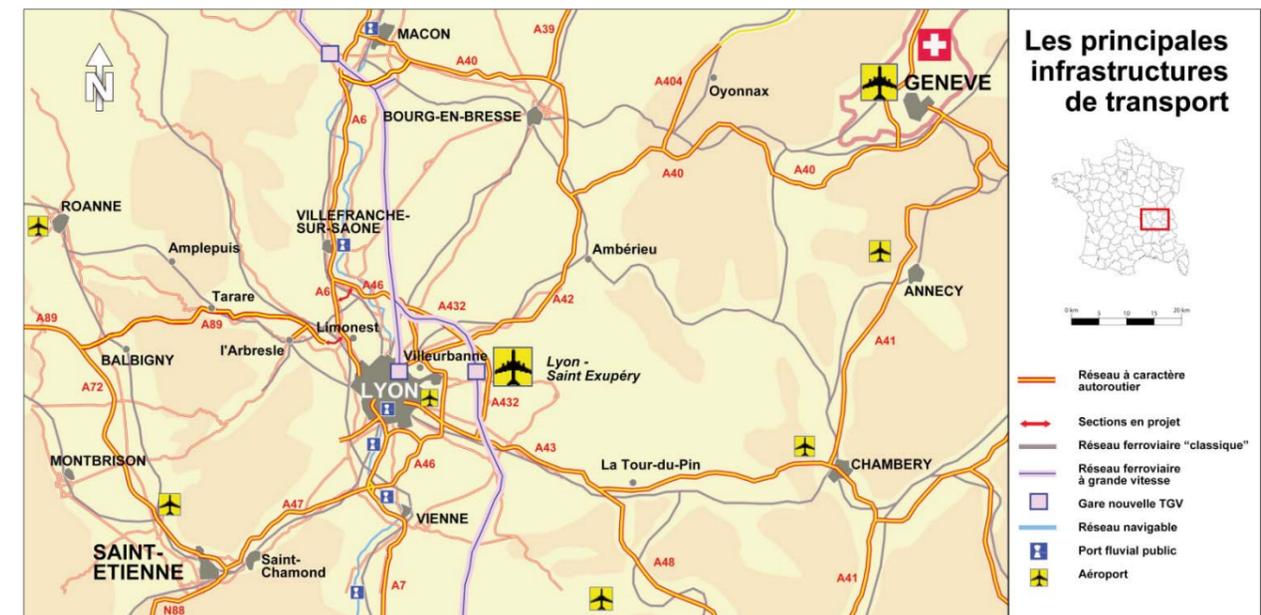


Figure 19 Les principales infrastructures de transport

Le réseau routier secondaire

Le réseau routier secondaire est à la charge du département en dehors de l'agglomération lyonnaise.

De Villefranche-sur-Saône à l'agglomération lyonnaise, la RD306 (ex-RN6) serpente en parallèle à l'autoroute A6. Elle présente un intérêt pour le trafic local se dirigeant vers Lyon, en l'absence d'échangeur sur l'A6 entre Anse et Limonest. Jusqu'à l'intersection avec la RD485, elle est aménagée à deux voies. Au sud, où le trafic augmente, elle a été portée à 2 x 2 voies.

La RD307 correspond à une ancienne section de la RN7 dont la gestion a été confiée au Conseil général du Rhône par l'État au 1^{er} janvier 2006, en raison de sa fonction locale prédominante. D'une route en rase campagne au droit de Dardilly, elle adopte un profil foncièrement urbain à Tassin-la-Demi-Lune, où se constatent des difficultés de circulation.

La RD485 dessert les communes de la vallée de l'Azergues et rejoint la RD306 à 1,5 kilomètre au nord de l'échangeur RD306 - RN489.

La RD51 débute à Anse et longe la Saône sur sa rive droite jusqu'à Lyon.

Dans le secteur de la plaine des Chères, au nord du Mont d'Or, les possibilités de franchissement de la Saône sont peu nombreuses (Anse, Trévoux, Neuville-sur-Saône).

Les perspectives d'évolution de ce réseau secondaire dans le secteur sont essentiellement une requalification des voies secondaires d'entrée dans l'agglomération lyonnaise (RN6 notamment), afin de mieux partager l'espace urbain et de mettre en adéquation le profil avec la fonction souhaitée (desserte locale).

4.1.2. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Réseau ferroviaire

Une seule ligne ferroviaire à vocation nationale relie Lyon et le centre de la France. Il s'agit de la ligne Lyon - Nantes, qui passe par Roanne et Saint-Germain-des-Fossés dans l'Allier (bifurcation vers Clermont-Ferrand).

Du nord de Lyon à Saint-Germain, la ligne est à double voie non électrifiée. La vitesse de circulation est la suivante : 120 à 140 km/h entre Saint-Germain et Roanne, 90 à 110 km/h entre Roanne et Lozanne et 140 km/h au-delà. La vitesse y est assez réduite en raison de sa géométrie.

Le réseau à grande vitesse passant par la région parisienne concurrence la ligne pour les flux de voyageurs à longue distance (ex. Lyon - Tours, Lyon - Nantes).

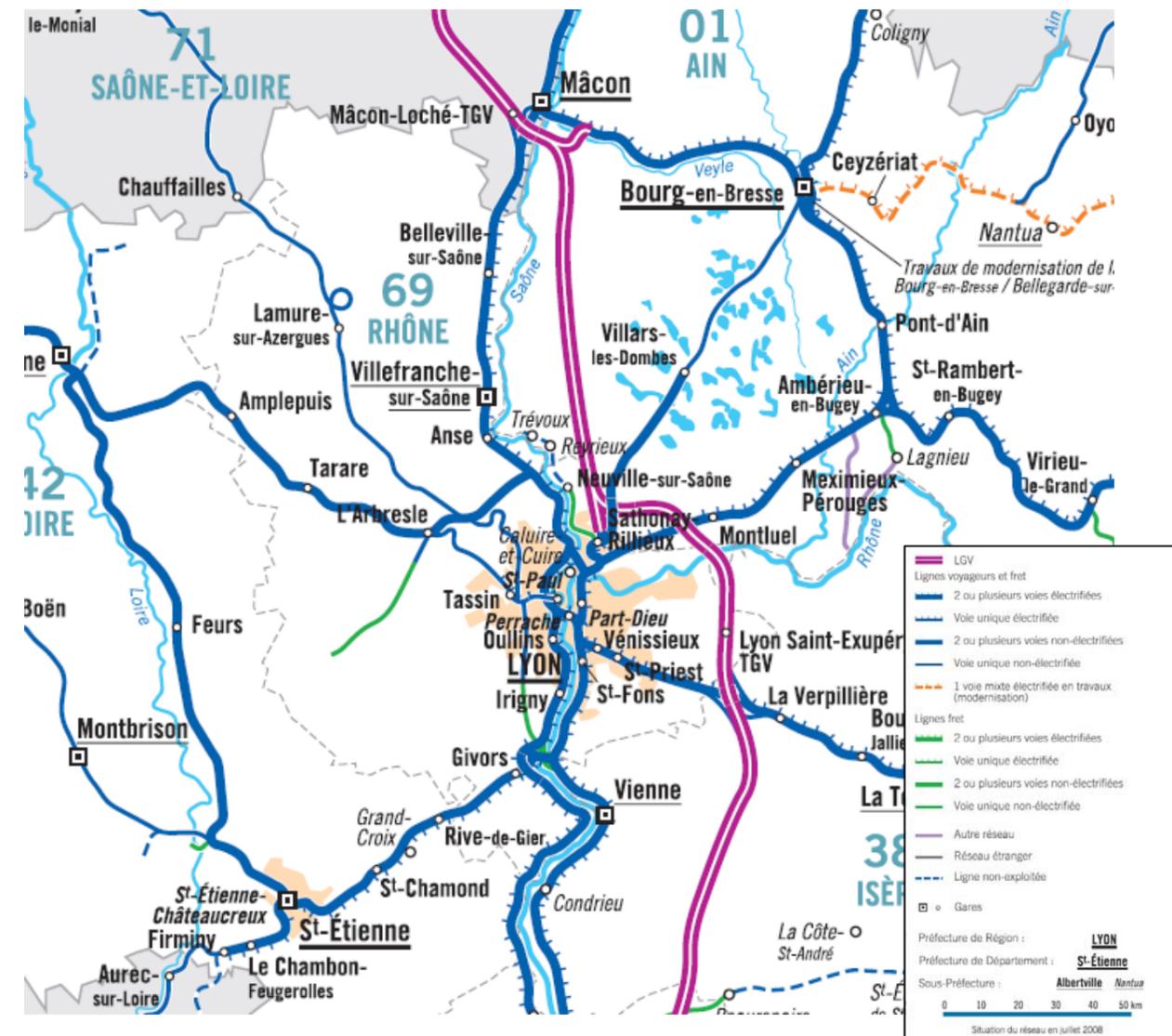


Figure 20 Extrait de la carte du réseau ferré national en Rhône-Alpes (Source : Réseau Ferré de France)

Les opérations d'amélioration de la ligne financées dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2000-2006 (régénération de la voie, *shunt* de Saint-Germain-des-Fossés) ont permis de relever la vitesse entre Lyon et Roanne (gain de 10 minutes). Elles ont également supprimé le rebroussement en gare de Saint-Germain-des-Fossés pour les trains à destination de Clermont-Ferrand (gain de 10 minutes).

L'électrification de la ligne entre Saint-Germain-des-Fossés et Lyon est envisagée dans l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (version de janvier 2011) – volet *Fret ferroviaire* – afin de constituer une transversale électrifiée est-ouest, entre Nantes et Lyon.

Les autres lignes maillant le territoire concerné par le périmètre du projet sont les suivantes :

- la ligne PLM, en rive droite de la Saône, entre Villefranche-sur-Saône et Lyon Perrache et Part-Dieu (via le tunnel sous Caluire) ;
- la ligne en rive gauche de la Saône, entre Trévoux et Sathonay, qui n'est pas ouverte actuellement aux services voyageurs, mais des études sont en cours pour la mise en place d'un service de tram-train pour les voyageurs ;
- la ligne Lyon - Lozanne - Lamure - Paray-le-Monial ;
- le réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, composé d'un tronc commun entre Lyon Saint-Paul et Tassin, et de trois branches : Tassin - Lozanne, Tassin - Sain-Bel (via L'Arbresle) et Tassin - Brignais.

Le trafic ferroviaire régional de voyageurs s'écoule au nord-ouest de Lyon sur les lignes détaillées dans le tableau ci-dessous

Tableau 13 Service ferroviaires desservant l'aire d'étude

Service	Caractéristiques de la ligne	Autres communes desservies
(Paray) – Lozanne – Lyon Perrache via Part-Dieu (ligne 20)	Voie unique non électrifiée	Lozanne, Châtillon-d'Azergues, Chessy, Le Bois d'Oingt
Lozanne – Lyon Saint-Paul via Gorge-de-Loup (ligne 20bis)	Voie unique non électrifiée de Lozanne à Tassin	Albigny-Neuville, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Lozanne, L'Arbresle, Tarare
Sain-Bel – l'Arbresle – Lyon Saint-Paul (ligne 22)	Voie unique électrifiée, double à partir de Charbonnières-les-Bains	Écully, Tassin, Le Méridien, Charbonnières-les-Bains, Lacroix-Laval, La-Tour-de-Salvagny, Lentilly-Charpenay, Lentilly, Fleurieux-sur-l'Arbresle
Brignais-Lyon-Saint-Paul		Chaponost, Francheville, Écully, Lyon 9ème
(Clermont) – l'Arbresle – Lyon Perrache via Part-Dieu (ligne 24)	Voie double non électrifiée jusqu'à la jonction avec la PLM	Albigny, Saint-Germain-au-Mont-D'or, Lozanne, L'Arbresle, Tarare
(Dijon) – Villefranche-s/-Saône – Lyon Perrache (ligne 26)	Voie double électrifiée	Anse, Quincieux, Saint-Germain-au-Mont-d'Or

La ligne en rive gauche de la Saône, entre Trévoux et Lyon via Sathonay, n'est pas ouverte aux services voyageurs pour l'instant (une étude d'opportunité est en cours).

Le Contrat de projets État-Région 2007-2013

Le montant des investissements pour les projets ferroviaires inscrit au CPER actuel est supérieur à 600 millions d'euros, dont 245 millions apportés par l'État. Comme indiqué précédemment dans la présentation de la situation actuelle, la **désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et l'amélioration du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais** font partie des opérations inscrites au CPER.

4.2. LE FONCTIONNEMENT DU MODE ROUTIER

4.2.1. ANALYSE DES TRAFICS ACTUELS

Traffic moyens journaliers annuels en 2011

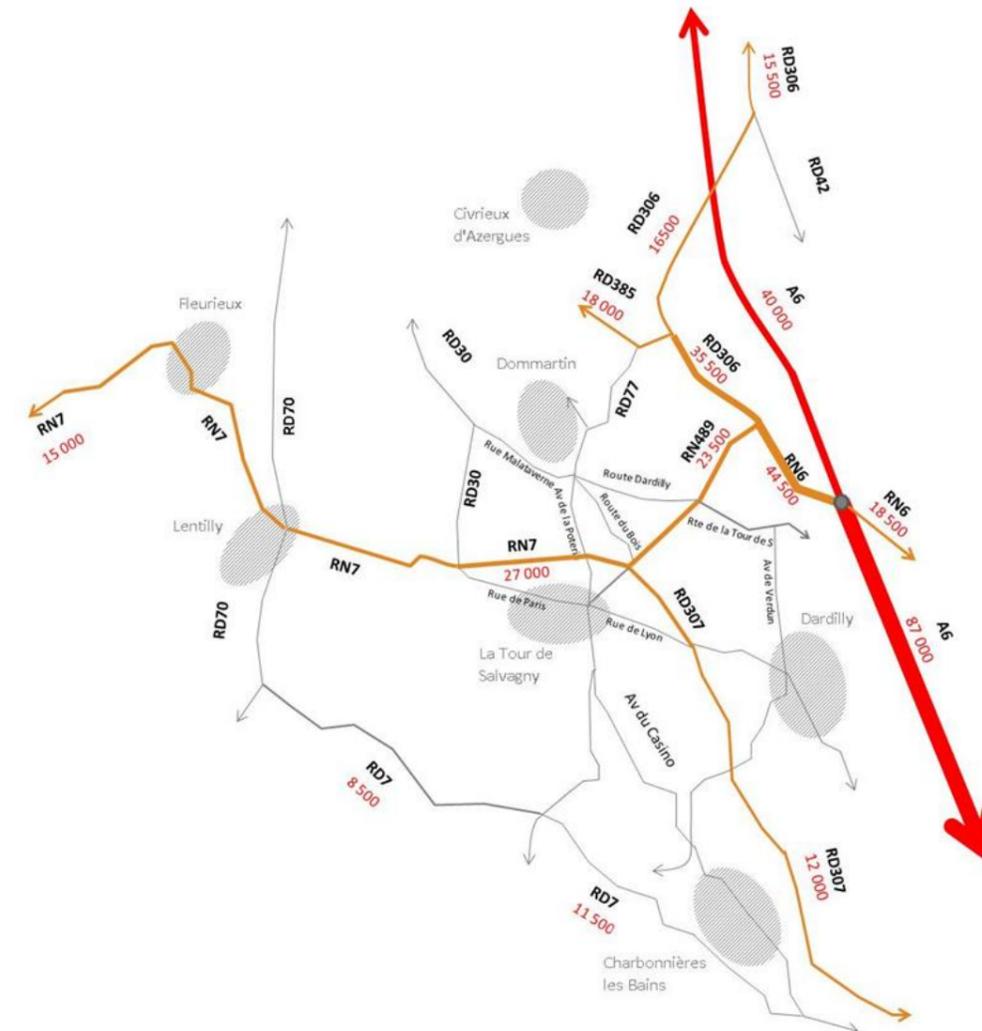


Figure 21 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2011 sur le secteur d'étude

Source : Département du Rhône, Direction de la Mobilité, Service Exploitation des réseaux

L'autoroute A6 est l'axe le plus chargé de l'aire d'étude.

Le trafic sur l'A6 entre la bifurcation de l'A46 et le diffuseur de la Garde (RN6), en rase campagne, s'écoule **sans difficulté** compte tenu d'un débit de l'ordre de 40 000 véhicules / jour. Au sud de

l'échangeur de la Garde le débit passe subitement à 87 000 véh./j du fait des nombreuses voies connectées à ce point d'échange important.

Le trafic sur la RD306, qui est de 35 500 véh/j à Dardilly, au nord de l'échangeur avec la RD489, s'élève ensuite sur la RN6 à 44 500 véh/j entre cet échangeur et l'échangeur de la Garde. Au sud de ce dernier, le trafic descend à 18 000 véh/j.

Le trafic sur A6 culmine à près de 118 000 véhicules / jour au nord du point d'échange avec le boulevard périphérique Nord de Lyon (porte du Valvert). Par rapport au trafic recensé au nord de Limonest, en dehors de la zone urbaine, le débit est donc multiplié par trois. Compte tenu de la capacité d'écoulement de l'infrastructure, bien que l'autoroute soit à 2 x 3 voies, le niveau de service s'avère fortement dégradé, principalement aux heures de pointe.

Le débit dans le tunnel de Fourvière sur la section suivante vers le cœur de l'agglomération est un peu moins élevé, avec 109 000 véhicules / jour. Il s'y développe pourtant une forte congestion récurrente qui limite de fait l'augmentation potentielle du trafic. L'autoroute perd en effet une voie de circulation par sens et passe à 2 x 2 voies, ce qui est insuffisant au regard du volume de trafic. Elle constitue un filtre en entrée du centre de Lyon.

Le débit journalier moyen sur la RN7 au nord de La Tour-de-Salvagny est de 27 000 véhicules / jour, dont 1 700 poids lourds. Dans la continuité sur la RD307, au sud de l'échangeur avec la RN489, il descend à un niveau de l'ordre de 12 000 véh/j, alors qu'il s'établit à 23 000 véh/j sur la RN489, sur l'itinéraire en direction de l'A6. Ce volume de trafic représente un niveau assez élevé compte tenu du profil en travers actuel, qui ne comprend qu'une voie de circulation dans chaque sens sur la RN489.

Le trafic sur les RD306 et RD307 à l'intérieur de l'agglomération est inférieur à 20 000 véhicules / jour. Du fait de la saturation de l'A6, ces axes secondaires sont utilisés actuellement par les usagers pour accéder au centre de Lyon bien que ces voiries soient destinées à un usage de desserte locale. Mais étant eux-mêmes rapidement saturés en heure de pointe, ils ne peuvent absorber qu'une partie des trafics en accès au centre. L'A6 reste donc la voie principale d'accès au centre de l'agglomération.

En dehors du secteur d'étude restreint présenté sur la carte, le réseau routier de la plaine des Chères, plus au nord, est moyennement chargé sur les axes principaux (12 500 véhicules / jour sur la RD306 vers Ambérieux, 10 500 véhicules / jour sur la RD16 entre Lissieu et Chasselay, 7 500 véh./j sur la RD51 à l'est de Quincieux), et peu chargé sur les autres routes.

L'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny a été mise en service en janvier 2013. Le trafic sur cette nouvelle infrastructure étant en phase de montée en charge, son niveau de fréquentation effectif ne sera pas connu avant 2014, une fois qu'il sera stabilisé. Néanmoins, les prévisions de trafic du dossier d'enquête publique de 1997 visant cette opération étaient les suivantes pour l'horizon 2010 en ce qui concerne les voiries du secteur ⁷:

- environ 37 500 véh/j étaient attendus sur l'A89 en arrivée sur La Tour-de-Salvagny ;

- la RN7 devait être déchargée de 6 500 à 15 500 véh/j selon les sections à l'ouest de La Tour-de-Salvagny et accueillir 19 000 véh/j supplémentaires sur la déviation de La Tour-de-Salvagny ;
- une augmentation de trafic d'environ 6 000 véh/j était envisagée sur la RN489.

● Trafics aux heures de pointe

Les relevés de circulation réalisés sur la RN7, la RD30, la RD70, la RD485 et la RD7 montrent tous les mêmes résultats en ce qui concerne les heures de pointes :

- la pointe de trafic du soir est plus étalée en temps que celle du matin ; ce phénomène est lié à la plus grande diversité des motifs de déplacements le soir (travail-domicile mais aussi loisirs, achats) ;
- le niveau de trafic en pointe est à peu près constant du lundi au jeudi, et il est légèrement plus élevé le vendredi (+ 10%) notamment le vendredi soir (départs de fin de semaine, achats, sorties) ;
- la part de poids lourds dans le trafic est plus élevée sur les grands axes de circulation que sur la voirie locale.

● Les variations mensuelles et journalières de trafic sur la RN489

Le débit mensuel est relativement stable durant l'année : par rapport à la moyenne journalière annuelle qui est de 23 500 véh/j en 201, l'écart moyen est de 1 000 véhicules / jour, soit un écart relatif inférieur à 4%.

Le mois durant lequel la RN489 est la moins chargée est le mois d'août (moins de déplacements domicile-travail en raison des congés d'été), avec 20 000 véh/j, et le mois le plus chargé est le mois de septembre, avec 24 800 véh/j.

En ce qui concerne les variations journalières, le trafic des jours ouvrables est presque 30% supérieur à celui du week-end, avec un maximum le vendredi et un minimum le dimanche.

● Nature du trafic

Une enquête « cordon » réalisée en 2005 autour de l'agglomération lyonnaise a permis d'interroger les conducteurs de véhicules sur leur origine - destination ainsi que sur leurs motifs de déplacement, ce qui permet de caractériser le trafic entrant - sortant de l'agglomération.

L'exploitation des données de l'enquête montre que le trafic sur la RN7, la RN489, la RD 306 et la RN6 au nord-ouest de Lyon mêle deux flux de natures différentes, du trafic interurbain et du trafic urbain lié au fonctionnement quotidien de l'agglomération lyonnaise :

- la part de transit, traversant l'agglomération lyonnaise, y est faible, inférieure à 10% ;
- parmi le trafic d'échange, le flux entre l'agglomération lyonnaise et le reste du département du Rhône est très majoritaire avec les deux tiers du trafic total sur la RD307 et la RN489. Les flux plus longs, entre l'agglomération et l'extérieur du département, représentent moins de 20% des flux sur ces deux axes ;

⁷ Source : Dossier d'enquête publique de l'autoroute A89 sur la base de modélisations à l'horizon 2010

- le reste du trafic (6%) concerne des flux locaux de courte distance, comme par exemple entre La Tour-de-Salvagny et Dardilly ;
- sur l'autoroute A6, le trafic de transit est par contre très élevé, il atteint un niveau de 45% des flux à hauteur de Villefranche.

Ces données montrent le caractère périurbain du trafic sur la RN7 et la RN489 dans les sections concernées par le projet.



Photo 8 Trafic sur la RN 489

○ Mobilité urbaine

Une enquête « ménage et déplacements » a été réalisée en 2006 sur le territoire du Grand Lyon, pour le compte du Sytral.

Un échantillon de la population a été interrogé sur ses pratiques de mobilité (origines-destinations, fréquences et motifs des déplacements, modes de transports utilisés). Agrégées, ces données permettent d'affiner la connaissance du fonctionnement global des déplacements internes à l'agglomération et par zone.

Les résultats globaux montrent une rupture par rapport aux résultats des précédentes enquêtes ménage.

En effet, la mobilité⁸ est en baisse par rapport à 1995, de 7,5% en moyenne. En périphérie de l'agglomération, le nombre de déplacements diminue de 6,5% en moyenne, soit moins fortement qu'au centre (mais la mobilité y était moins importante).

⁸ Nombre de déplacements par personne et par jour.

La part de l'utilisation des voitures baisse de 9%, au profit des transports collectifs urbains (+ 18%), de la marche à pied et du vélo. Cette tendance est encore plus marquée au cœur de l'agglomération. Les politiques urbaines en faveur des transports collectifs ont sans nul doute eu des effets significatifs sur les comportements. Le vieillissement de la population est aussi avancé comme un des facteurs explicatifs.

La circulation automobile n'a pas baissé pour autant, la baisse du nombre de déplacements routiers par personne étant compensée par l'augmentation des distances parcourues, l'accroissement de la population et l'augmentation des flux transitant à travers l'agglomération ou en échange avec celle-ci. Ainsi l'enquête cordon de 2005 montre une nette progression des échanges routiers entre l'agglomération et l'extérieur (couronne périurbaine), de 2% par an de 1990 à 2005.

La croissance des déplacements en transports collectifs concerne surtout les liaisons internes à l'agglomération, notamment au centre. En revanche, la captation des flux périurbains vers Lyon est plus difficile, mais la politique en faveur des transports ferroviaires régionaux (dessertes améliorées) commence à porter ses fruits.

Une étude plus récente, menée en 2011 par l'Agence d'Urbanisme⁹, confirme ces tendances. Il en ressort qu'à **l'intérieur de la zone dense au centre de l'agglomération**, la réduction de l'usage de la voiture est visible : depuis 2001, **le trafic a baissé d'environ 1% par an** en traversée du « cordon hypercentre » (rive gauche, Presqu'île, plateau de la Croix-Rousse). Grâce à la présence des principales lignes de transports collectifs urbains (métro A et D notamment, lignes TER), **le trafic des véhicules traversant le « cordon périphérique »** – délimité par L. Bonnevey, le BPNL et l'A6-A7 – **a globalement stagné** depuis 2005 (+0,2% par an). En revanche, **au niveau du « cordon » plus lointain**, matérialisé par les voiries autoroutières de l'agglomération (rocade Est - A46, A432, A43, A47), on constate que **le trafic automobile continue de croître de l'ordre de +1% par an**.

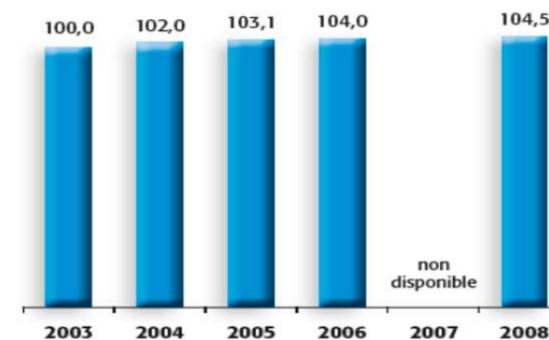


Figure 22 Évolution des trafics sur les voiries aux portes de l'agglomération lyonnaise entre 2003 et 2008

Source : Agence d'Urbanisme, *Le trafic routier en agglomération lyonnaise, quelles évolutions ?*, Juin 2011

⁹ « Le trafic routier en agglomération lyonnaise, quelles évolutions ? », Juin 2011

● Temps de parcours

• Période normale

Les données figurant dans le schéma suivant correspondent à des temps de parcours moyens évalués en dehors des heures de pointe.

En temps normal, entre La Tour-de-Salvagny et le centre-ville de Lyon, les temps de parcours par les itinéraires RD307 et A6 sont assez semblables, car l'itinéraire par la RD307 est plus court de 2 kilomètres mais comporte davantage de feux tricolores.

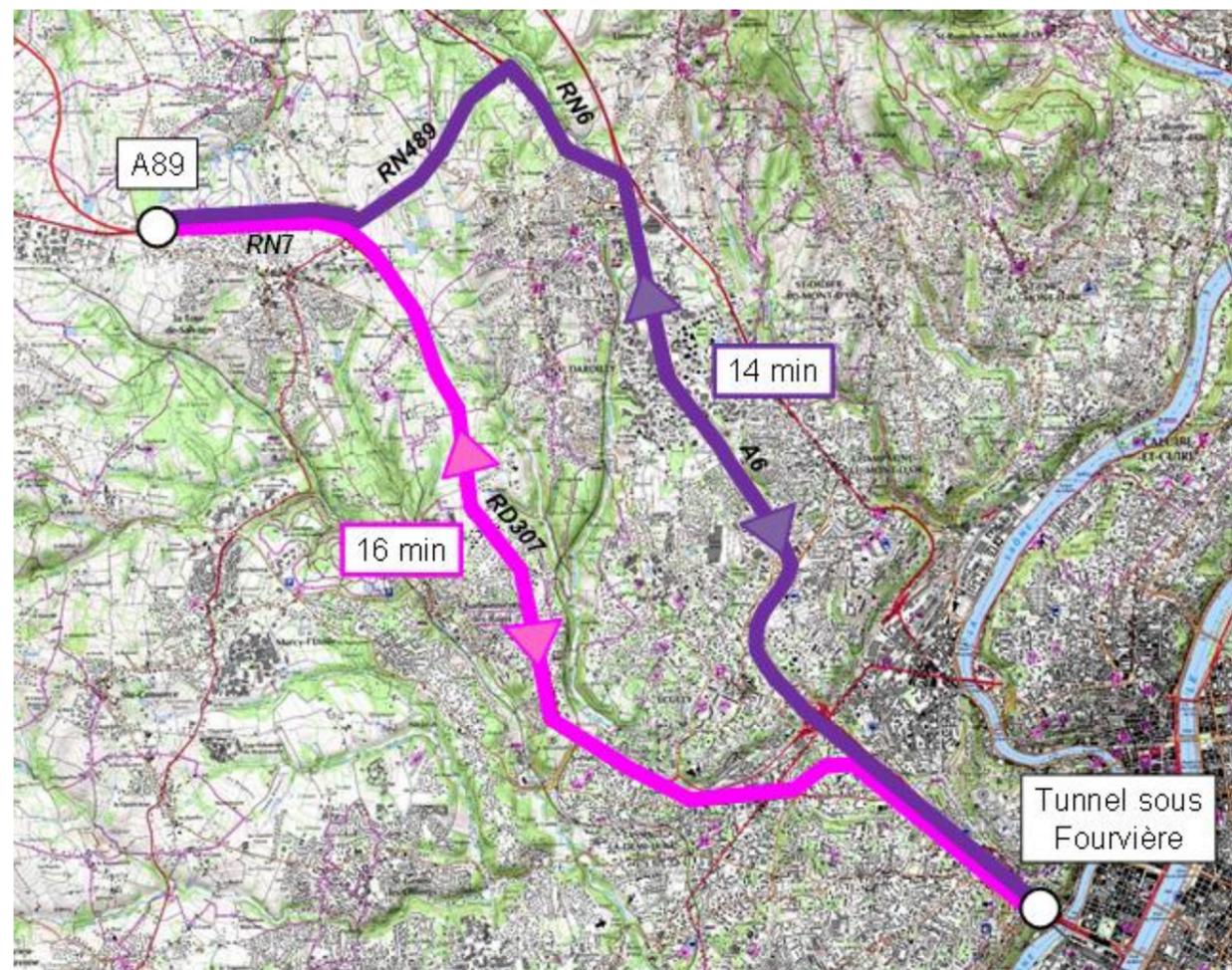


Figure 23 Carte des temps de parcours en heure creuse en situation actuelle (2013)

Source : IGN

• Saturation

Le réseau autoroutier et routier principal de l'agglomération lyonnaise est soumis à une forte saturation. En effet, Lyon est :

- la deuxième agglomération française par la population ; aussi, malgré un réseau de transport collectif urbain développé, le trafic routier des heures de pointe du matin et du soir correspondant aux migrations pendulaires domicile-travail est très important, ce qui sature le réseau ;
- un carrefour majeur sur le plan national et international ; l'axe Saône- Rhône constitue un des itinéraires majeurs de transport de marchandises. D'intérêt à la fois européen, national et régional, il supporte des flux de marchandises importants (430 000 t/jour), que ce soit sur route, voie ferrée ou voie fluviale. Par ailleurs, durant les migrations estivales vers la Méditerranée ou les migrations hivernales vers les Alpes (sports d'hiver), le réseau autoroutier est très encombré et sature également.

La très grande majorité des bouchons (86%) est concentrée sur la section gratuite et urbaine de l'autoroute A6, entre l'échangeur de la Garde et Perrache. Les bouchons du tunnel de Fourvière représentent à eux seuls 66% du total des bouchons sur l'A6 dans le Rhône.

À l'inverse, la section de l'A6 entre la Garde et l'A46 ne connaît des bouchons qu'épisodiquement.

4.2.2. CROISSANCE DES TRAFICS

Dans le secteur proche de l'itinéraire envisagé pour la liaison entre l'A89 et l'A6, la croissance des trafics a été relativement soutenue entre 1995 et 2005. Entre 2005 et 2010, on enregistre une quasi-stabilité des flux routiers. En 2011, on observe une légère reprise de leur croissance.

La croissance du trafic sur la RN489 s'était établi à +900 véhicules / jour par an en moyenne entre 1995 et 2005 pour atteindre un niveau de 22 500 véh/j. Le taux de croissance enregistré s'établit à 6,5% par an, ce qui constitue un rythme relativement élevé. Il s'explique en partie par un report des flux de la RD307. Depuis, le trafic est toujours en légère croissance avec environ +200véh/j sur les cinq dernières années. Il est de 23 500 véh/j en 2011.

L'accroissement sur la RN7 au nord de La Tour-de-Salvagny avait été plus faible sur la période 1995-2005 (+ 500 véh/j par an). Entre 2005 et 2011, les flux routiers sont également restés stables, autour de 27 000 véh/j.

Cette tendance générale se retrouve sur l'ensemble du réseau routier local, à l'exception de l'autoroute A6. Certes, jusqu'au sud de Dardilly, les croissances fortes antérieures se sont bien stabilisées à un niveau de 87 000 véh/j. Par contre à partir d'Écully les évolutions se font en dent de scie depuis 2005, oscillant entre 114 000 et 118 000 véh/j. Le trafic y atteignait 114 800 véh/j en 2010 et 118 000 véh/j en 2011.

Dans la zone d'étude, le trafic s'est globalement stabilisé entre 2005 et 2010, notamment pour des motifs conjoncturels. Une nouvelle progression de long terme n'est pas à exclure. D'après les projections de cadrage nationales¹⁰, la croissance de trafic devrait se poursuivre mais à un rythme bien moins important qu'auparavant.



Photo 9 RN6 en heure de pointe, Dardilly

4.2.3. SÉCURITÉ ET ACCIDENTOLOGIE SUR LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL

Globalement le réseau routier local n'enregistre pas un grand nombre d'accidents, et il ne comporte plus de zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) sur le secteur d'étude pour la période 2007-2011¹¹.

En revanche, ce réseau présente des accidents aux taux de gravité élevés avec par exemple six victimes graves dont un tué pour cinq accidents sur la RN7/RD307¹² ou encore huit victimes graves dont un tué en huit accidents sur la RD 306 / RN 6¹³. La RD489 a enregistré quant à elle six accidents ayant entraînés trois hospitalisations.

¹⁰ « La demande de transport en 2025 », DAEI-SES, octobre 2004 et mise à jour en 2007, et « La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030 », CGDD, octobre 2012

¹¹ Source : DDT du Rhône.

¹² Entre la limite de commune de Fleurieux-sur-l'Arbresle et Lentilly pour la RN7 et jusqu'à l'entrée dans Charbonnières-les-Bains pour la RD307

¹³ Depuis la bifurcation RD 306/RD42 jusqu'à l'échangeur de la Garde.

Pour l'A6, du fait d'un fort niveau de trafic, le nombre d'accidents paraît élevé, mais ils sont proportionnellement moins importants et surtout moins graves (entre 2007 et 2011, six tués pour 136 accidents¹⁴).

Ainsi, si l'on observe les nombres de tués et de blessés hospitalisés rapportés au nombre d'accidents tels qu'indiqués dans le tableau suivant, on note que les accidents survenant sur l'A6 sont globalement moins graves que sur le réseau départemental ou national sur l'aire d'étude.

Toutefois, les conclusions de ce diagnostic basées sur les données connues entre 2007 et 2011 sont probablement à moduler depuis la mise en service de l'A89. En effet, le surplus de trafic induit par sa mise en service pourrait conduire en l'absence d'aménagement à dégrader potentiellement les conditions de circulation sur la RN7, la RN489 et la RN6 et les conditions de sécurité sur ces voiries.

	Nb Accidents	Nb de tués	Taux de tués par accident (%)	Nb de blessés hospitalisés	Taux d'hospitalisation par accident (%)
RN 489	6	0	0%	3	50%
RN7/RD307	5	1	20%	5	100%
RD306/RN6	8	1	13%	7	88%
A6	136	6	4%	49	36%

Tableau 14 Accidentologie et gravité par axe entre 2007 et 2011 (Source : DDT Rhône, 2013)

4.2.4. LES IMPACTS SONORES DU RÉSEAU ROUTIER LOCAL

Les impacts sonores du réseau routier local ont été évalués sur la base d'une simulation de l'état initial acoustique qui a pour objectif de classer les secteurs d'ambiance sonore existante (situation 2011) :

- en zone modérée lorsque le seuil de 65 décibels (dB(A)) le jour ou 60 dB(A) la nuit n'est pas dépassé,
- en zone non modérée dans le cas contraire.

● Secteur de La Tour-de-Salvagny

Grâce aux dispositifs de protection phonique mis en place au moment de la mise en service de la déviation, les niveaux de bruit restent généralement inférieurs ou égaux à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit. A l'exception de quelques habitations situées en bordure immédiate de la RN7, les

¹⁴ Sur la section comprise entre la bifurcation A6/A46 et le début de l'échangeur du Valvert.

zones bâties de ce secteur sont situées en ambiance sonore modérée (selon l'arrêté du 5 mai 1995). L'écart des niveaux de bruit entre les périodes de jour et de nuit est de l'ordre de 10 dB(A).

● Secteur de la RN489

Les rares constructions sensibles présentes sur ce secteur sont situées en ambiance sonore modérée. Les niveaux diurnes restent en effet inférieurs à 57 dB(A) et les niveaux nocturnes inférieurs à 50 dB(A). L'écart des niveaux de bruit entre les périodes de jour et de nuit est d'environ 9 dB(A).

● Secteur de la RD306 et de la RN6

Le long de la RN6 et de la RD306, il faut distinguer deux cas de figures :

- la première rangée de constructions sensibles immédiatement en bordure de la route nationale se situe en ambiance sonore non modérée, voire critique avec des niveaux diurnes supérieurs à 70 dB(A) et des niveaux nocturnes supérieurs à 65 dB(A) potentiellement éligibles au programme de rattrapage des points noirs du bruit¹⁵ ;
- les habitations plus en retrait qui dominent la route nationale subissent des niveaux de bruit plus faibles et sont situés en ambiance sonore préexistante modérée.

L'écart jour/nuit est également de l'ordre de 10dB(A).

● Secteur de l'autoroute A6

Les zones bâties de Lissieu (lotissement du Bois-Dieu) se trouvent dans la quasi-intégralité en ambiance sonore modérée. Sur Limonest, au nord du diffuseur de la Garde et à l'est de l'A6, quelques constructions situées proches de l'A6 enregistrent des niveaux non modérés légèrement supérieurs à 65 dB(A) le jour et plus nettement supérieurs à 60 dB(A) la nuit. En revanche, sur ces secteurs, on note un écart jour/nuit réduit à 6 dB(A), lié à une circulation légèrement plus importante en période nocturne.

¹⁵ Un « point noir du bruit » est un bâtiment sensible antérieurement à l'infrastructure et exposé en façade à plus de 70 dB(A) de jour ou plus de 65 dB(A) de nuit. La prévention et le rattrapage de ces points noirs du bruit font l'objet d'une politique nationale.

4.3.FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

4.3.1. MODE FERROVIAIRE

● La desserte ferroviaire

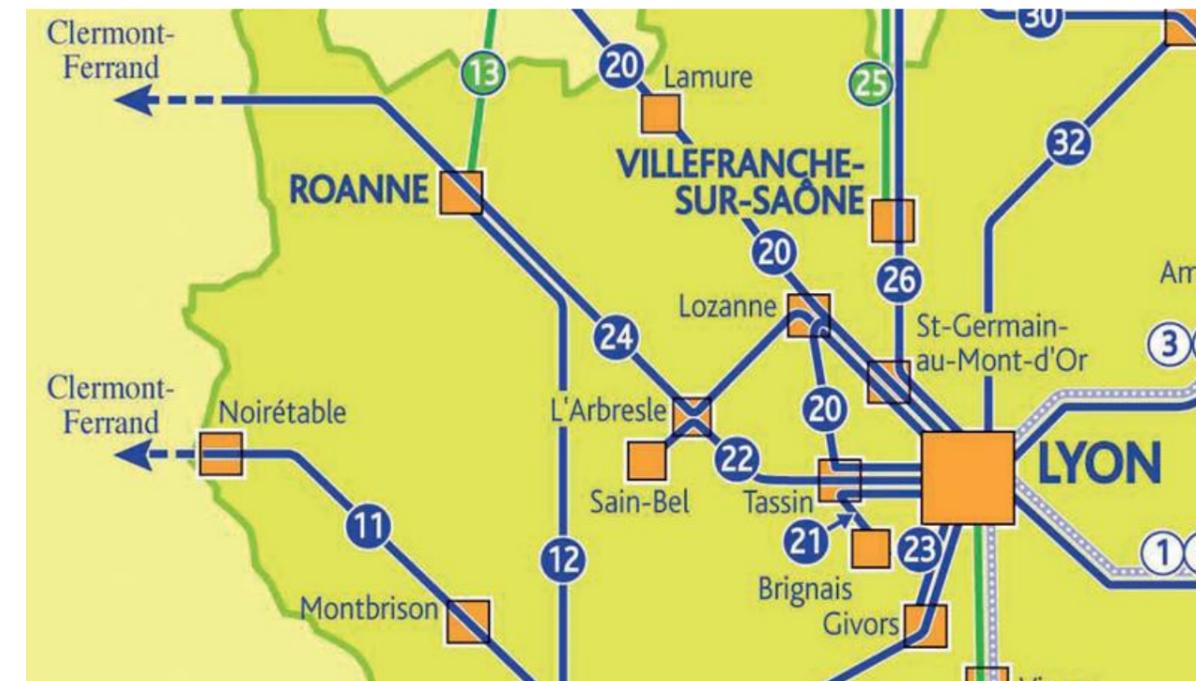


Figure 24 Extrait de la carte du réseau TER Rhône-Alpes

Le territoire concerné par le périmètre du projet est maillé par plusieurs lignes ferroviaires :

- la ligne PLM, en rive droite de la Saône, entre Mâcon, Villefranche-sur-Saône et Lyon Perrache et Part-Dieu (via le tunnel sous Caluire) ;
- la ligne en rive gauche de la Saône, entre Trévoux et Sathonay, qui n'est plus ouverte au service voyageurs, mais des études sont en cours pour une réouverture de cette ligne avec un service de type tram-train ;
- la ligne Lyon - Roanne via L'Arbresle, Lozanne et Saint-Germain-au-Mont-D'Or ;
- le réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, composé d'un tronc commun entre Lyon Saint-Paul et Tassin, et de trois branches : Tassin - Lozanne, Tassin - Sain-Bel (via L'Arbresle) et Tassin - Brignais ;

- la ligne Lyon - Lozanne - Lamure - Paray-le-Monial (pour partie dans le réseau de l'Ouest lyonnais).

Depuis décembre 2007, la mise en service progressive en Rhône-Alpes du cadencement des trains TER a permis d'offrir aux usagers une grille de services ferroviaire plus étoffée, simplifiée et plus lisible, notamment pour les horaires (départ des trains à la même minute de chaque heure sur une grande partie de la journée) et une optimisation des correspondances au sein des nœuds majeurs régionaux, tout particulièrement en gare de Lyon Part-Dieu entre TGV et TER.

La variété des missions (avec politique de desserte uniformisée) sur ces lignes a également été rationalisée avec désormais deux types de missions :

- des services périurbains (PU), destinés à la desserte fine des bassins de vie autour de l'agglomération lyonnaise, avec un principe recherché par le Conseil régional de cadencement à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse ;
- des services de maillage régional (MR) ou intercités (IC), destinés à assurer des relations entre villes moyennes de l'axe ou rapides entre grandes agglomérations régionales, cadencés à l'heure.

Les niveaux d'offre ferroviaire sur les axes identifiés précédemment (pour le service annuel 2011 pour un jour ouvrable de base) sont détaillés dans le tableau de la page suivante.

Enfin, dans le cadre du projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL), ces développements de l'offre de service des TER ont été accompagnés depuis 2005 d'améliorations significatives de l'intermodalité de la chaîne de transport sur le territoire métropolitain, avec des actions sur :

- les aménagements et les services en gare (confort, stationnement) ;
- le rabattement vers les gares (desserte en transports collectifs routiers, jalonnement) ;
- l'interopérabilité des réseaux pour l'utilisateur (titre unique TER + TCL, carte à puce OûRA, centrale d'information multimodale).

● Les projets de développement de l'offre ferroviaire

Le projet ferroviaire de l'Ouest lyonnais est l'une des opérations ferroviaires majeures portées en Rhône-Alpes depuis 2005, correspondant à un investissement sur l'infrastructure et le matériel roulant d'environ 300 millions d'euros.

Cette opération a déjà permis depuis décembre 2009 le déploiement de matériels roulants neufs et performants et des améliorations significatives du confort en gares (signalétique, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, parkings, espaces intérieurs et quais rénovés).

Depuis septembre 2012, un nouveau matériel électrique de type tram-train circule sur l'axe Lyon - L'Arbresle - Sain-Bel avec une fréquence au quart d'heure en pointe sur L'Arbresle (demi-heure en creux), et des gains de temps de l'ordre de dix minutes. Depuis décembre 2012, la ligne Tassin - Brignais électrifiée accueille également des tram-trains avec des gains de temps de l'ordre de dix minutes également et une desserte à la demi-heure en pointe (à l'heure en creux).

- Une desserte au quart d'heure correspond à 4 trains par heure ;
- Une desserte à la demi-heure correspond à 2 trains par heure ;
- Une desserte à l'heure correspond à un train par heure.

Une phase suivante du projet consiste à étudier la faisabilité de l'électrification de la troisième branche entre Tassin et Lozanne, et du déploiement d'une desserte au quart d'heure sur l'ensemble du réseau de l'Ouest lyonnais.



Figure 25 Carte du Réseau de l'Ouest lyonnais (Source RFF)

Photo 10 Halte de Dommartin- Lissieu sur la branche de Lozanne

La ligne Sathonay - Trévoux, en rive droite de la Saône, pourrait également faire l'objet d'une réouverture aux circulations de voyageurs. Un projet de tram-train est également à l'étude.

À moyen terme, le renforcement du niveau de l'offre de service des TER pourrait venir compléter les offres très riches déjà proposées et constituer ainsi un levier important favorable au report modal. Ce développement de l'offre pourrait se traduire par :

- le déploiement de matériels roulants plus capacitaires ;
- l'augmentation de la fréquence des TER périurbains entre Lyon et Villefranche-sur-Saône (cadence au quart d'heure) ;
- l'augmentation de disponibilité spatiale et temporelle des services TER.

Tableau 15 Fréquences heure de pointe (HP) et heure creuse (HC) par ligne

	Temps de parcours	Fréquence HP	Fréquence HC
Ligne 22 : Saint-Bel – Saint-Paul	43 min depuis Sain-Bel 37min depuis L'Arbresle 28 min depuis Lentilly 22 min depuis La Tour-de-Salvagny	¼ heure	½ heure
Ligne 20bis : Saint-Paul Tassin (corresp.) Lozanne	42 min (TER) (corresp. Tassin) 38 min (car TER jusqu'à Gorge-de-Loup)	½ heure	1 heure
Ligne 21 : Brignais –Saint-Paul	35 min	½ heure	1 heure
Ligne 24 : (Clermont-Roanne) - L'Arbresle - Lozanne – Part-Dieu	42min depuis L'Arbresle 35 min depuis Lozanne	½ heure	4 trains entre 10h et 17h
Ligne 20 (Paray) L'Arbresle - Lozanne – (Vaise) – Part-Dieu/ Perrache	34min depuis L'Arbresle pour Perrache 24 min depuis L'Arbresle pour Vaise 24 min depuis L'Arbresle pour Part-Dieu	variable selon les dessertes	

Tableau 16 Fréquentations des gares de l'Ouest lyonnais en 2011

	Fréquentation 2011 des gares en 2011 (Montées + descentes)
Lozanne	282 000
L'Arbresle	657 000
La Tour-de-Salvagny	75 000
Lentilly	227 000
Fleurieux-sur-l'Arbresle	58 000
Sain-Bel	103 000

Enfin, **pour les liaisons à grande distance**, à l'horizon 2020-2025, une nouvelle ligne à grande vitesse pourrait concerner les territoires desservis par la liaison A89 - A9. Inscrite à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT, janvier 2011), la ligne Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (dite POCL) a fait l'objet d'études de différents scénarios d'aménagement ; un débat public a eu lieu courant 2012.

● Trafic de fret

Les principaux courants de trafic de fret ferroviaire dans la région ne concernent que très peu les flux est - ouest. Ils se concentrent de manière privilégiée sur l'axe nord - sud dans le couloir Saône - Rhône et sur l'axe Dijon - Ambérieu - Lyon ou Modane en direction de l'Italie.

Ainsi la ligne Roanne - Lyon n'est que très marginalement circulée par des trains de fret. Les rampes importantes sur cet axe expliquent en partie cette situation. Les trains de fret entre Lyon et l'ouest de la France empruntent ainsi principalement la ligne du Forez entre Roanne et Saint-Étienne, avec néanmoins des flux réduits (moins de 10 trains par jour).

La réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise en 2020 drainera à cet horizon la majorité des trains de marchandises en transit.

● Les trafics voyageurs

Entre 2002 et 2011, la fréquentation des gares TER sur la zone d'étude a augmenté de 23% en moyenne sur la zone d'étude et continue de croître, depuis la mise en place du cadencement en 2008, à un rythme moyen annuel proche de + 3,6% / an.

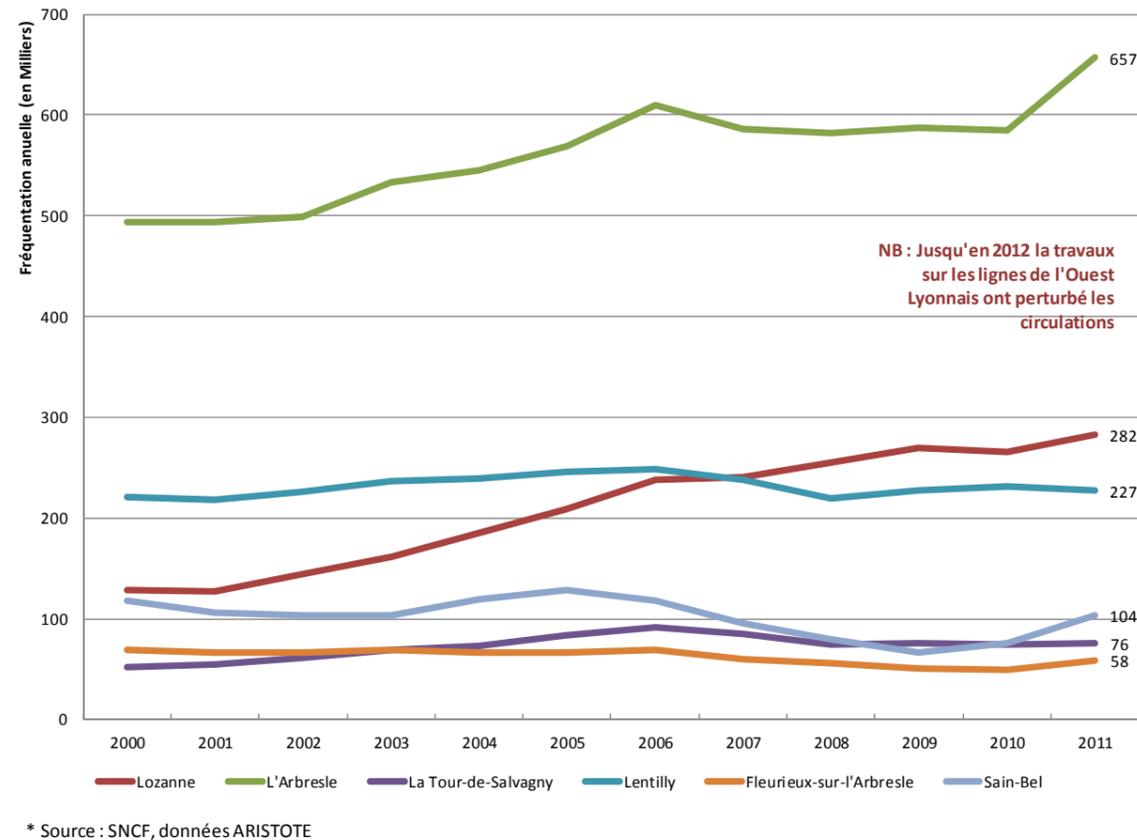


Figure 26 Évolution des fréquentations annuelles des gares de la zone d'étude

4.3.2. ORGANISATION DES TRANSPORTS PAR CARS ET PAR BUS

Hormis les liaisons internationales transitant par la gare routière de Perrache, à Lyon, le transport collectif routier est organisé selon le principe d'une autorité organisatrice par échelle géographique :

- le Conseil régional pour des liaisons régionales (le plus souvent en complément du mode ferroviaire, ou en substitution à celui-ci durant les heures creuses) ;
- le Conseil général pour des liaisons départementales et scolaires ;
- l'autorité organisatrice des transports urbains pour les dessertes internes à l'agglomération lyonnaise, le Sytral.

● Réseau conventionné par le Conseil général du Rhône

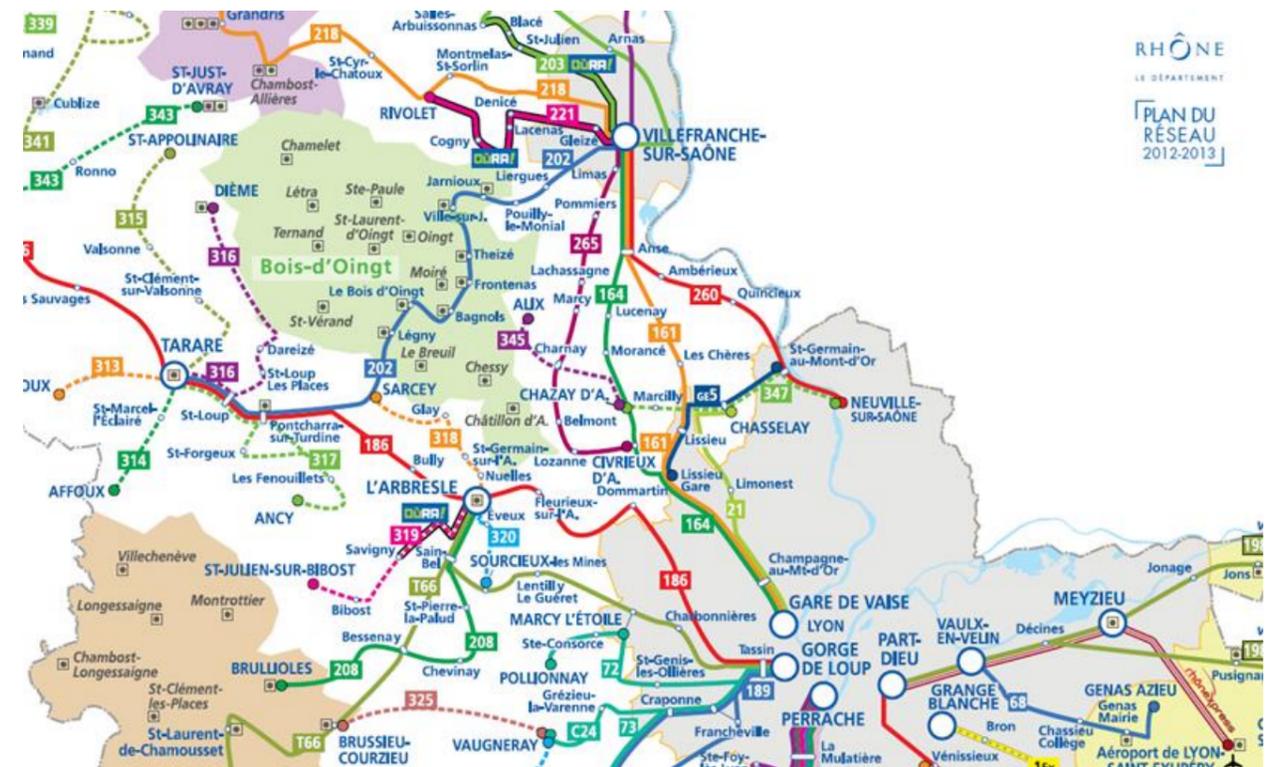


Figure 27 Extrait du réseau départemental d'autocar 2012-2013

Les lignes dont le trafic peut être influencé par le projet sont les suivantes :

- la ligne Lyon (Vaise) - Villefranche-sur-Saône (n° 161/164), qui dessert notamment les communes de Chazay-d'Azergues, Civrieux-d'Azergues, Dardilly, Dommartin, Les Chères et Lissieu ;
- la ligne Lyon (Gorge de Loup) - Tarare (n° 186), qui dessert entre autres les communes de Dommartin, Fleurieux-sur-l'Arbresle, L'Arbresle et Lentilly.

Les autres lignes qui desservent le nord de la plaine des Chères sont les lignes n° 260, entre Villefranche-sur-Saône et Neuville-sur-Saône, et n° 265 entre Villefranche et Civrieux-d'Azergues.

4.3.3. RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

En dehors des lignes de cars administrées par le Conseil général du Rhône, il existe pour l'agglomération lyonnaise un réseau de transport collectif urbain dont l'autorité organisatrice est le Sytral. Il s'agit du réseau de Transports en commun lyonnais (TCL), qui se décline en différents modes (métropolitain, tramway, trolleybus, autobus).

La zone située à l'ouest de la future liaison A89 - A6 est peu desservie par les transports en commun urbains. Il s'agit en effet d'un espace périurbain, à l'urbanisation disparate, qui ne favorise pas la mise

en place d'un réseau dense de transports collectifs. De plus, cette zone est située en **limite du périmètre institutionnel du Sytral**. Ainsi, Dommartin et Lissieu n'en font pas partie.

Il existe une ligne de bus entre La Tour-de-Salvagny et la station Gorge de Loup de Lyon (ligne n° 86), qui emprunte la RD307.

Les lignes n° 3 et 89 desservent Dardilly et rejoignent respectivement l'hôtel-de-ville de Lyon et la gare de Vaise.

L'extrémité nord du réseau du Sytral se situe à Saint-Germain-au-Mont-d'Or et à Genay. Les communes de la plaine des Chères ne sont pas desservies (sauf Chasselay avec la ligne n° 21 en tarification spéciale).

4.3.4. TRANSPORTS AÉRIENS

L'agglomération de Lyon dispose d'un aéroport international situé à 25 kilomètres à l'est de l'agglomération. L'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry s'étend sur 2 000 hectares. Il dispose de deux pistes et de deux terminaux voyageurs, ainsi que d'un terminal fret. Sa capacité d'accueil est portée à 11 millions de passagers depuis l'année 2012, avec l'extension du terminal 3.

L'aéroport est aisément accessible par le réseau autoroutier, via A42 ou A43 et A432. Il est également desservi par des modes de transports collectifs :

- gare TGV couplée à l'aéroport accueillant plus de 500 000 passagers en 2011 ;

- navettes du tramway Rhône Express à destination du centre de Lyon ;
- navettes d'autocars à destination des principales villes de la région.

Le trafic de passagers est en constante augmentation. En 2011, il est de 8,4 millions de voyageurs en croissance de 5,7% par rapport à 2010. Il s'agit du quatrième aéroport français, après les deux aéroports de Paris (88 millions de passagers au total en 2011) et celui de Nice - Côte d'Azur (10,4 millions en 2011).

Les compagnies desservant l'aéroport sont au nombre de 59, et lui assurent un rayonnement international (62% des vols en 2011).

Le fret avionné est légèrement supérieur à 36 000 tonnes. Dans ce domaine, l'aéroport se place à la quatrième place des plates-formes françaises, derrière les aéroports de Paris (2 millions de tonnes), Toulouse (50 000 tonnes) et Marseille-Provence (48 000 tonnes).

Il existe également un aérodrome à dix kilomètres de Lyon, également situé à l'est de l'agglomération. L'aérodrome de Lyon-Bron, aéroport principal de Lyon jusqu'en 1975, enregistre un trafic modeste d'un peu moins de 11 200 passagers en 2011 en baisse de 7% par rapport à 2010. Il est notamment utilisé par l'aviation d'affaires pour laquelle il représente la troisième plate-forme nationale après celles de Paris-Le Bourget et de Cannes-Mandelieu.

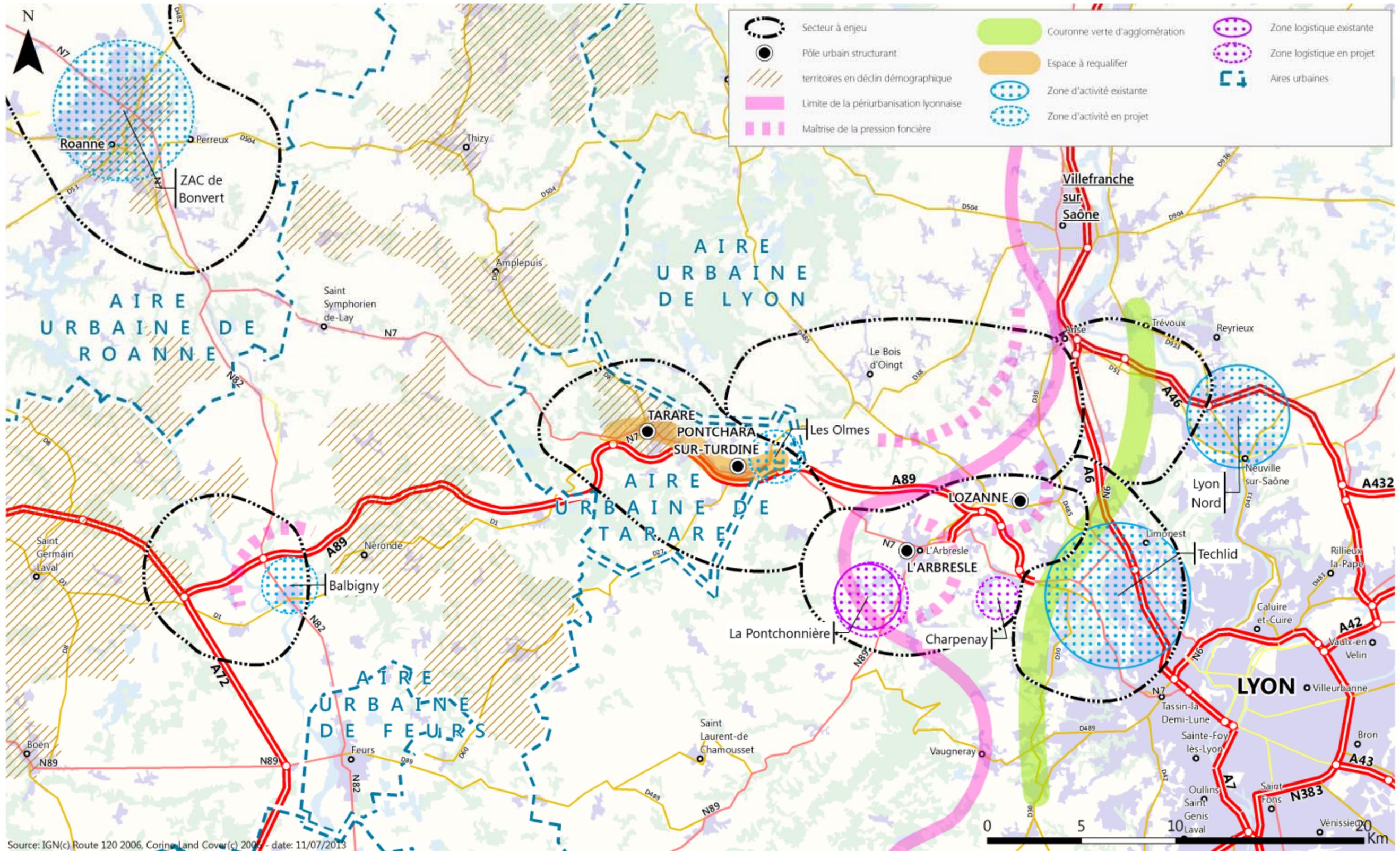


Figure 28 Carte de synthèse des enjeux de développement

5. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION : LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Les textes encadrant les évaluations économiques et sociales des grands projets d'infrastructures :

- La loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), notamment son article 14 relatif à l'évaluation économique et sociale.
- Le décret du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de la LOTI, notamment l'article 3 (conditions d'application de l'article 14 de la LOTI), et l'article 4 (contenu de l'évaluation à effectuer dans le cas de grands projets d'infrastructures).
- « Transports : choix des investissements et coûts des nuisances », Commissariat général du plan, rapport préparé par un groupe de travail présidé par Marcel Boiteux (avril 2001).
- L'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 25 mars 2004 (portant révision de l'instruction-cadre du 3 octobre 1995) et sa mise à jour du 27 mai 2005.
- « La demande de transport en 2025 », rapport de la DAEI / SES d'octobre 2004 et sa mise à jour de 2007.
- « La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030 », CGDD, octobre 2012
- L'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, mai 2007.

5.1.LA MÉTHODE

Pour évaluer la situation créée par le nouvel aménagement, on ne peut comparer celle-ci avec la situation actuelle sous peine d'imputer au projet considéré des effets produits par d'autres événements. En effet entre la situation actuelle et la situation lors de la mise en service du projet, des projets en cours de réalisation ou en cours d'étude auront été réalisés. Ceux-ci produiront alors des impacts qu'il convient d'identifier afin de ne pas les attribuer au seul projet de réalisation de la liaison entre l'A89 et l'A6.

La situation de référence vise donc à décrire la situation la plus probable en l'absence du seul aménagement de la liaison A89 - A6. Ensuite, les effets du projet d'aménagement seront établis par comparaison à cette situation de référence.

La situation de référence est définie par un contexte macro-économique global, constitué d'indicateurs tels que la croissance du produit intérieur brut ou la croissance de la mobilité des biens et des personnes et d'hypothèses sur l'évolution de l'offre de transport.

Pour élaborer le contexte macro-économique, des indicateurs « normalisés » sont définis par des circulaires et instructions-cadres ministérielles, pour que la base de comparaison soit commune à tous les projets envisagés en France. Ces textes indiquent toutefois que la situation de référence peut être également caractérisée par une prise en compte des spécificités de chacun des territoires où s'inscrit le projet et des réalisations les plus probables à l'horizon envisagé.

Enfin l'évaluation de l'opération A89 - A6 a été réalisée sur la base d'un horizon de mise en service envisagé en 2018.

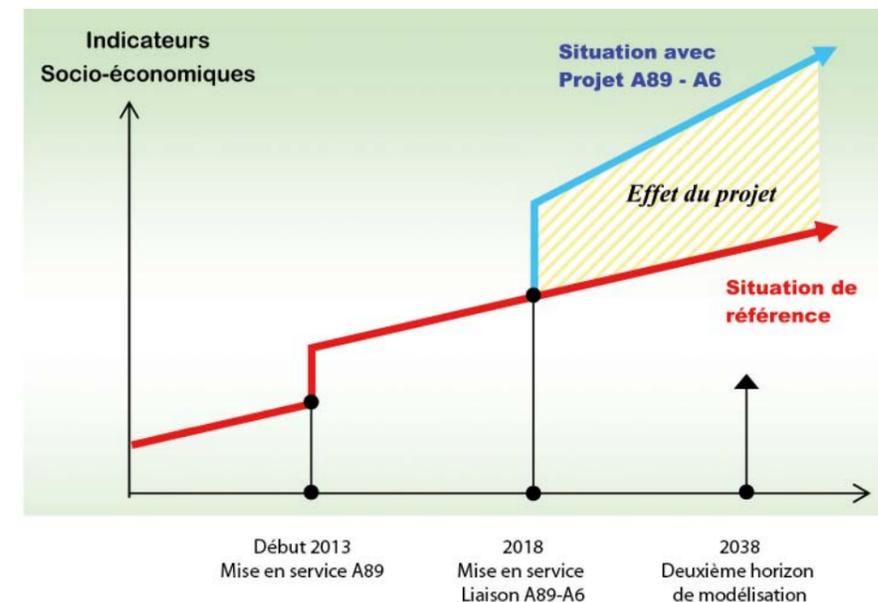


Figure 29 Le principe de l'évaluation socio-économique

5.2.LA SITUATION DE RÉFÉRENCE EN TERMES D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

5.2.1. LE RÉSEAU ROUTIER EN SITUATION DE RÉFÉRENCE

● Les infrastructures routières mises en service entre 2011 et début 2013

L'infrastructure routière majeure mise en service dans le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise est la section de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, autoroute à péage en tracé neuf. Plus au nord, la route Centre Europe Atlantique (RCEA) a fait l'objet d'aménagements de mise à 2 x 2 voies. Cet axe est-ouest au centre de la France est partiellement concurrent de l'A89.

Plus à l'est, la liaison A432 entre Les Échets (A46 nord) et La Boisse (A42/A432) a été mise en service en février 2011.

● Le réseau routier en situation de référence 2018

Les projets routiers majeurs programmés à moyen et long terme qui peuvent avoir une incidence sur les trafics de l'opération A89 - A6 concernent le réseau routier national mais également celui de l'agglomération lyonnaise.

Les aménagements du réseau routier projetés d'ici 2018 sont les suivants :

- la liaison A6 - A46 ;
- la RN7 partiellement mise à 2 x 2 voies de Nevers à Roanne ;
- la RN82 mise à 2 x 2 voies entre la RN7 et l'A89 ;
- le boulevard urbain est ;
- les déviations de Meyzieu, Jonage, Pusignan et Janneyrias dans l'Est lyonnais.

A cet horizon, le contournement ouest de Lyon (COL), le tronçon ouest périphérique (TOP), l'autoroute A45, en parallèle de l'A47 entre Saint-Etienne et Lyon, et le déclassement en boulevard urbain de l'autoroute A7 dans Lyon ne sont pas pris en compte.

5.2.2. LE RÉSEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITUATION DE RÉFÉRENCE

● Les liaisons ferroviaires transversales

Des opérations d'amélioration de la ligne Lyon-Nantes ont été financées dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2000-2006 (régénération de la voie, *shunt* de Saint-Germain-des-Fossés). Elles ont permis de relever la vitesse entre Lyon et Roanne (gain de dix minutes), et de supprimer le rebroussement en gare de Saint-Germain-des-Fossés pour les trains à destination de Clermont-Ferrand (gain de dix minutes).

L'électrification n'étant pas prévue à ce jour, les aménagements ponctuels futurs ne sont pas susceptibles de modifier substantiellement les caractéristiques et les fonctions de cette ligne.

● À l'échelle métropolitaine lyonnaise

Des investissements importants ont été réalisés à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise pour améliorer l'intermodalité des réseaux de transports collectifs. Il s'agit notamment du projet de réseau express de l'aire urbaine lyonnaise (REAL). Il comporte des améliorations en termes de desserte (cadencement, amélioration des aménagements et services en gare, amélioration du rabattement et de l'interopérabilité des réseaux). Ces éléments sont aujourd'hui presque intégralement mis en place.

En situation de référence on considère également une desserte de tram-train jusqu'à Lozanne à l'horizon 2015.

Si ces projets ne consistent pas en de nouvelles lignes, ils permettent néanmoins une progression notable de la qualité de service des transports collectifs.

De nouvelles haltes doivent par ailleurs être créées, comme au droit de la zone d'activités de Charpenay, à l'est de Lentilly, qui favoriseront le rabattement du trafic automobile depuis la RN7 et l'A89.

● D'autres grands projets

Enfin il convient de citer les projets ferroviaires d'importance à l'horizon 2020 - 2025 qui concernent les territoires desservis par le programme A89 vers Genève, et donc pour partie, l'opération A89 - A6 :

- le contournement ferroviaire de l'agglomération de Lyon (CFAL) qui, combiné à l'amélioration de la ligne Lyon-Bourg et à celle du Haut-Bugey, facilitera l'accès vers Genève ;
- le projet de ligne à grande vitesse entre Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (dite LGV POCL), dont certains scénarios en cours d'études prévoient une desserte TGV de Roanne (horizon 2025) a fait l'objet d'un débat public en 2012, débat débouchant sur des études complémentaires avant réalisation de l'enquête d'utilité publique du projet.

Les effets de ces projets sont intégrés à la situation de référence au travers des hypothèses de croissance générales du trafic.

5.3. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE TRAFIC EN SITUATION DE RÉFÉRENCE EN 2018

Les effets du projet sont évalués à un horizon temporel donné par comparaison à une situation de référence. Cette situation de référence correspond à l'hypothèse d'évolution la plus probable de l'offre et de la demande de transport¹⁶.

La mise en service de la liaison est envisagée fin 2017. Pour les études de trafic, l'horizon de modélisation est l'année 2018, qui correspond à la première année pleine d'exploitation de la liaison A89/A6.

5.3.1. HYPOTHÈSES GÉNÉRALES DE CROISSANCE DES TRAFICS

● Trafics interurbains

L'État définit des taux de croissance prévisionnels pour les trafics nationaux, basés sur des hypothèses macroéconomiques comme l'évolution du produit intérieur brut.

¹⁶ Selon les travaux du Service Économie, Statistiques et Prospective (SESP) de la DAEI : « La demande de transport en 2025 - Projections des tendances et des inflexions DAEI-SESP, note de mise à jour mai 2007 » repris par les circulaires encadrant les évaluations socio-économiques.

Le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) a produit fin 2012 une étude cadrant les projections des trafics de plus de 50 km, mettant à jour le rapport du SESP de mai 2007 « Demande de transport en 2025 » : « La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030 »¹⁷.

Les taux de croissance utilisés dans les présentes analyses sont ceux du scénario central du rapport du CGDD d'octobre 2012.

Pour les voyageurs, les taux de croissance envisagés sont de l'ordre de + 1,4% par an, contre +1,8% par an dans le document de mai 2007. Pour les poids lourds, les taux de croissance annuels moyens préconisés sont de +1,1% contre +1,5% en mai 2007.

Ces taux prennent en compte les effets des politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la route sur le plan national.

Tableau 17 Taux de croissances annuels moyens recommandés (base 2002) et constatés

	Prospective 2025 SESP mai 2007	Constatés entre 2002 et 2009	Prospective 2030 CGDD octobre 2012 - Scénario central
Évolution des trafics voyageurs (voy.km)	+ 1.8%	+ 2.1%	+ 1.4%
Évolution des trafics marchandises (tonnes.km)	+ 1.5%	- 2.2%	+ 1.1%

● Trafics de l'agglomération lyonnaise

L'évaluation de la demande de transports à l'échelle de l'agglomération lyonnaise en 2018 a été bâtie à partir d'hypothèses socio-économiques (évolution et répartition de la population et des emplois) et comportementales (mobilité des personnes, critères de choix modal) définies pour chaque zone de l'agglomération.

Ces hypothèses tiennent compte des orientations des politiques publiques à l'échelle locale (Directive territoriale d'aménagement, plan de déplacements urbains de l'agglomération, SCOT).

Elles prévoient un redressement des démographies des secteurs péri-centraux, en particulier dans les communes de l'est du Grand Lyon, ainsi que des emplois dans le secteur de Lyon - Villeurbanne.

¹⁷ Etudes et documents n°71 d'octobre 2012

À l'inverse, il est prévu un ralentissement des dynamiques actuelles de croissance de populations et d'emplois dans les zones périphériques. La part modale des transports collectifs augmente dans les secteurs bien desservis.

Il en résulte une baisse des trafics routiers internes à Lyon-Villeurbanne de -1,5% par an jusqu'en 2018, et une stagnation des échanges avec Lyon-Villeurbanne. La croissance des trafics en périphérie (internes au SCoT lyonnais hors Lyon-Villeurbanne) est légèrement ralentie par rapport aux tendances passées, avec une croissance de +0,6% par an des trafics. Ceci est lié à une politique ambitieuse de report vers les modes alternatifs depuis la voiture solo sur l'ensemble de l'agglomération (covoiturage et intermodalité) et à des aménagements en transports collectifs en lien à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.

5.3.2. LES ESTIMATIONS DE TRAFICS ROUTIERS EN SITUATION DE RÉFÉRENCE À L'HORIZON 2018

Le scénario de référence correspond au scénario en l'absence du projet de liaison A89 - A6 . Les trafics prévisionnels résultent des études de de modélisation actualisées en 2013.

● Trafics journaliers

Les estimations de trafic calculées à partir d'un modèle développé sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise montrent qu'après la mise en service de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny :

- les flux sur la RN7 au nord de La Tour-de-Salvagny, sur la RN489 et sur la RD307 augmentent fortement du fait de la mise en service de l'A89 associée à une légère croissance du trafic automobile lié au secteur :
 - le débit sur la RN7 atteint alors un peu plus de 56 000 véh./j en 2018 ;
 - sur la RN489, l'augmentation du trafic journalier est de 40% par rapport à 2011 ; le niveau de trafic atteint plus de 40 000 véh/j à l'ouest du demi-diffuseur du Carret (RD73) et près de 33 000 véh./j entre la RD73 et le carrefour dénivelé avec la RN6/RD306. C'est l'itinéraire privilégié entre l'A89 et l'A6 ;
 - sur l'itinéraire alternatif, la RD307 en entrée de Lyon, avec 20 000 véh./j, le trafic est également en forte progression par rapport à 2011 (+ 67%). Cet axe accueille une part non-négligeable du trafic en relation avec le nord de Lyon et l'ouest de l'agglomération compte tenu de la saturation des axes RN489 et RN6 jusqu'à l'échangeur de la Garde ;
- dans le secteur des Longes, les volumes atteignent :
 - 109 000 véh./j sur A6 au sud de l'échangeur de la Garde, ce qui constitue un niveau très élevé, avec une croissance de 25% du trafic par rapport à 2011 ;
 - 56 000 véh./j sur la RN6 (+ 25%) ;
 - 37 000 véh./j sur la RD306 au nord des Longes (+ 5%).

Figure 30 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2018 sur le secteur d'étude

sur la RN489, posant également des problèmes de sécurité et induisant des situations potentiellement accidentogènes.

● Temps de parcours

Les temps de parcours en heure de pointe sont fortement dégradés, que ce soit par les voiries structurantes ou par les voiries locales comme la RD307.

Conditions d'écoulement du trafic en accès à Lyon

Alors qu'une quinzaine de minutes suffisent en heure creuse pour réaliser le trajet entre l'A89 et le tunnel de Fourvière, il faut plus du double du temps en heure de pointe dans le sens le plus chargé.

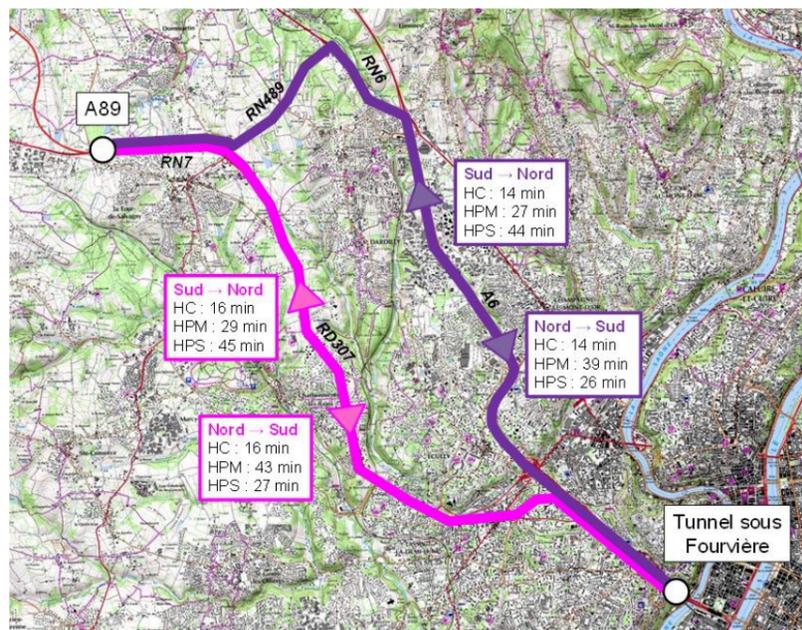


Figure 31 Carte des temps de parcours en 2018 entre l'A89 et le Tunnel sous Fourvière via deux itinéraires concurrents

Source : temps de parcours prévisionnels issus des travaux de modélisation

Les itinéraires par la RN489-RN6-A6 et par la RD307 ont des temps de parcours équivalents, ce qui n'encourage pas une structuration des trafics en provenance de l'A89 sur l'A6. En conséquence, en l'absence de projet, seulement 30% des trafics provenant de la section payante d'A89 empruntent la RN 489. Les autres trafics se diffusent par la RD307 ou d'autres itinéraires plus locaux mais inadaptes pour se rendre au sud du boulevard du Valvert.

En raison de la saturation de l'échangeur de La Garde, pour rejoindre l'A6, les habitants des communes du nord-ouest privilégient les échangeurs d'Ecully ou de Techlid, bien que les accès à ces diffuseurs n'aient pas vocation à drainer un tel trafic.

Conditions d'écoulement du trafic ouest - est

En heure creuse, l'itinéraire de contournement de l'agglomération par le nord via l'A6 nord, la liaison A6-A46, l'A46 et l'A432 présente des temps de parcours équivalents à l'itinéraire en traversée d'agglomération par A6 sud – BPNL – A42. L'itinéraire par le BPNL est toutefois plus court en distance que l'itinéraire par le nord et constitue donc un itinéraire qui peut être attractif pour le trafic de transit.

En revanche, en heure de pointe, l'itinéraire de contournement par le nord est plus compétitif que l'itinéraire en traversée d'agglomération, de près de 10 minutes. Malgré le niveau de péage, il devrait être privilégié pour réaliser des trajets ouest – est traversants.

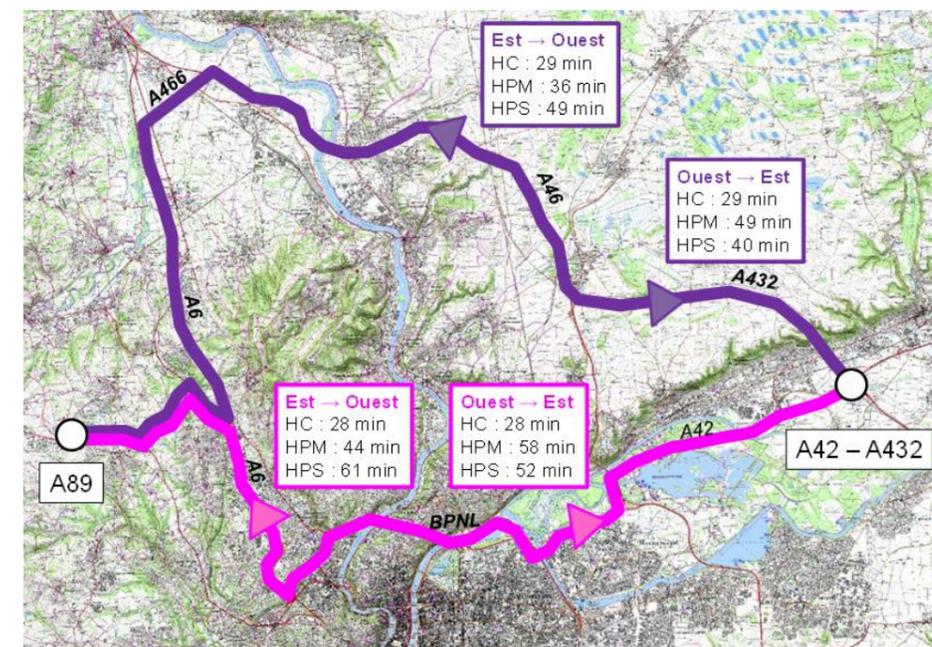


Figure 32 Carte des temps de parcours en 2018 entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents

Source : temps de parcours prévisionnels issus des travaux de modélisation

6. LES SOLUTIONS POSSIBLES EN RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS

6.1. LES DIFFÉRENTES OPTIONS DE TRACÉS

6.1.1. LES OPTIONS ÉCARTÉES

Dans le cadre des études de comparaison des différents partis d'aménagements pouvant potentiellement permettre l'achèvement du programme de liaison entre l'A89 et l'A6, quatre grandes options de tracé sont ressorties et ont été considérées :

- Tracé neuf : liaison Les Olmes – Villefranche-sur-Saône,
- Tracé neuf : liaison Nord entre Chatillon et Les Chères présentée lors de la première enquête publique de l'A89 en 1997, dite «Antenne de Belmont»,
- Tracé neuf : branche nord du Contournement Ouest Lyonnais (COL),
- Réutilisation des infrastructures existantes : liaison A89/A6 par réaménagement de la RN7 et RN489.

La synthèse de la comparaison des quatre partis d'aménagement envisagés, dont le détail figure au chapitre C.2.2 du présent dossier fait ressortir les points suivants.

Sur un plan technique, les partis d'aménagement en tracé neuf constituent des liaisons autoroutières nouvelles de longueur comprise entre 8 km et 27 km qui nécessitent toutes la réalisation d'ouvrages conséquents de type tunnel, viaducs et tranchées couvertes du fait de la topographie et des contraintes des différents sites traversés. La liaison A89/A6 par la RN7 et la RN489 est pour sa part essentiellement un aménagement sur place des infrastructures existantes complété par un barreau neuf de longueur très limitée à l'extrémité de son raccordement avec l'autoroute A6.

Sur un plan environnemental, les différents tracés neufs engendrent de nouvelles coupures dans le territoire et présentent donc des impacts environnementaux plus conséquents que la solution d'aménagement en place de la RN7 et la RN489 notamment en matière d'emprises, d'impacts sur le milieu naturel (présence d'ENS, de ZNIEFF, de zones inondables, d'espaces agricoles et viticoles). Sur cet aspect, les variantes Les Olmes- Villefranche sur Saône et Antenne de Belmont sont les plus défavorables.

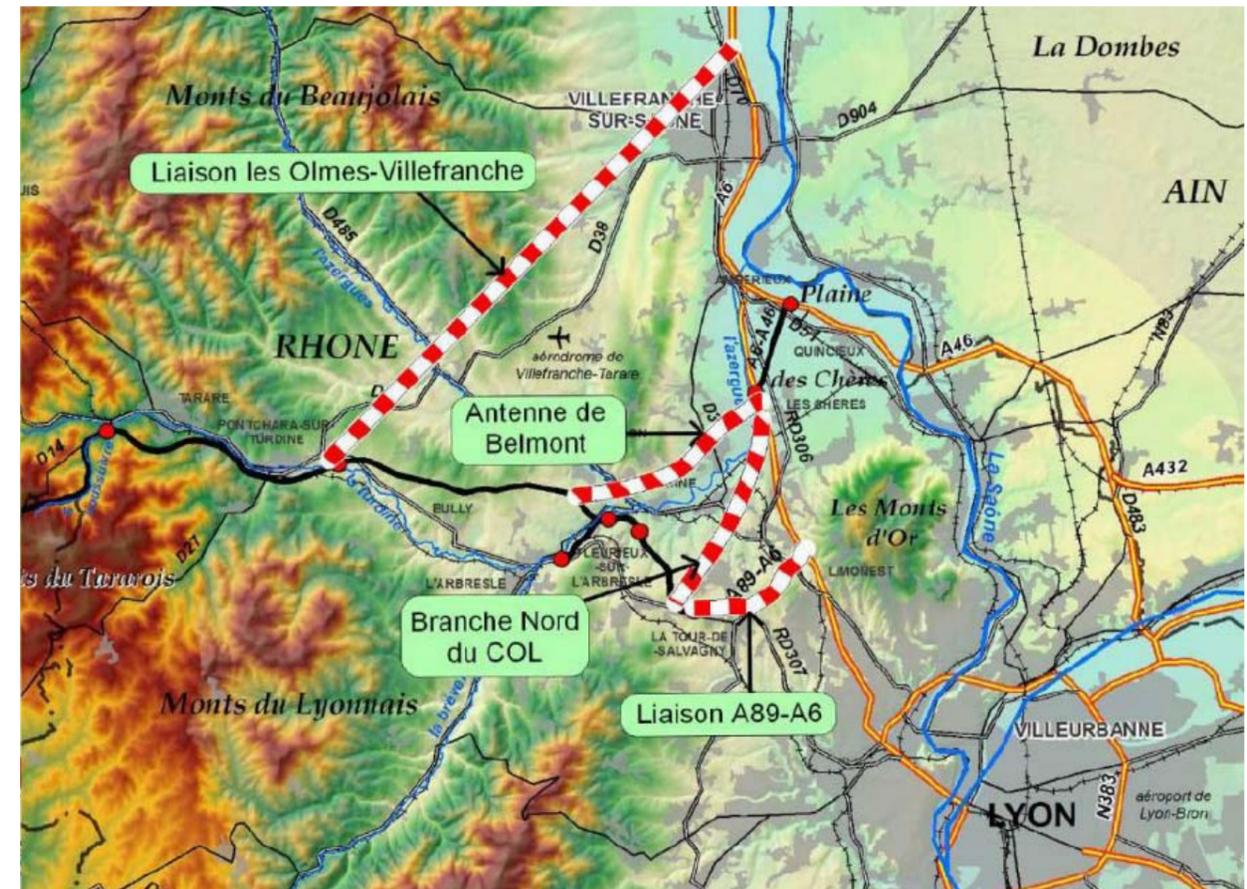


Figure 33 Tracés alternatifs par le nord (Source : CETE Lyon, projets alternatifs, mars 2013)

Sur un plan fonctionnel, la variante Les Olmes – Villefranche-sur-Saône ne garantit pas de capter de façon efficace les trafics de transit Est-Ouest en provenance ou en direction de l'A89 du fait de son raccordement au nord de Villefranche et des allongements de parcours que son tracé induit.

Les solutions Antenne de Belmont et branche nord du COL, plus proches de Lyon, permettent de capter ce trafic de transit et de le diriger au nord de l'agglomération lyonnaise. En revanche, ces tracés neufs, même s'ils étaient dotés de systèmes d'échanges, sont inefficaces pour traiter correctement la problématique des trafics d'échanges entre l'agglomération lyonnaise et l'A89 dont les études ont montré qu'ils représentent près des trois quarts des trafics en provenance de l'A89 alors que la part de trafic de transit est-ouest se limite seulement à 15% de ce trafic, soit environ 3000 véh/j à l'horizon 2038.

Ainsi, ces deux tracés laisseraient intacte la problématique de maillage routier national de l'Ouest Lyonnais et contribueraient à augmenter la saturation des axes que connaissent actuellement la RN7, la RN489 et la RN6 et les dysfonctionnements de l'Echangeur de la Garde.

Le réaménagement de la RN7 et de la RN489 en place est en revanche une solution qui permet à la fois :

- de capter et d'orienter le trafic de transit Est / Ouest en lien avec l'A89 au nord de l'agglomération lyonnaise,
- de conserver le trafic d'échanges avec l'agglomération sur l'axe réaménagé et destiné à recevoir ce type de trafic,
- de délester de ce trafic d'échanges le réseau secondaire, dont la fonction est essentiellement celui de desserte locale,
- d'améliorer les conditions de vie des riverains sur les voies déchargées mais aussi sur l'axe routier du fait des remises à niveau environnementales effectuées.

En outre, la solution de liaison A89/A6 par la RN7 et la RN489 s'avère d'un coût d'investissement inférieur aux alternatives en tracé neuf.

Pour toutes ces raisons, l'aménagement sur place de la RN7 déviation de La Tour-de-Salvagny (déjà à 2 x 2 voies) et de la RN489 entre la RN7 et la RN6 a donc été privilégié.

6.1.2. L'AMÉNAGEMENT RETENU POUR LA LIAISON A89 - A6

La liaison autoroutière A89- A6 comporte trois sections :

- la section à l'ouest consiste en une réutilisation et une remise à niveau aux normes autoroutières et environnementale de la RN7 existante (déviation de La Tour-de-Salvagny), d'ores-et-déjà aménagée à 2 x 2 voies ;
- la section centrale est constituée par l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN489 ; l'échangeur entre la RN7 et la RN489 est modifié afin de donner la priorité à la continuité de la liaison ; le demi-échangeur du Carret au niveau de la Route de Dardilly/Route de La Tour-de-Salvagny est supprimé, mais ses fonctionnalités sont maintenues par la création d'une voie parallèle à la liaison connectant la RD73 au diffuseur avec la RN7/RD307;
- un barreau réalisé en tracé neuf relie la section centrale à l'autoroute A6, sur laquelle est créée une bifurcation autoroutière.

Outre la reconfiguration des diffuseurs (RN7/RD307 complet et RN6/RD306 permettant uniquement des liaisons vers l'ouest de la liaison), des aménagements complémentaires sont également prévus, notamment la création de voies d'entrecroisements sur l'A6 du fait de la proximité de la nouvelle bifurcation avec l'échangeur de la Garde et la réduction à 2 x 1 voie du profil en travers de la RN6 entre la liaison A89-A6 et l'échangeur de La Garde.

La mise en service de la liaison entre l'A89 et l'A6 est prévue est envisagée fin 2017.

**LIAISON A89 / A6
TRACÉ DU PROJET A89 / A6**

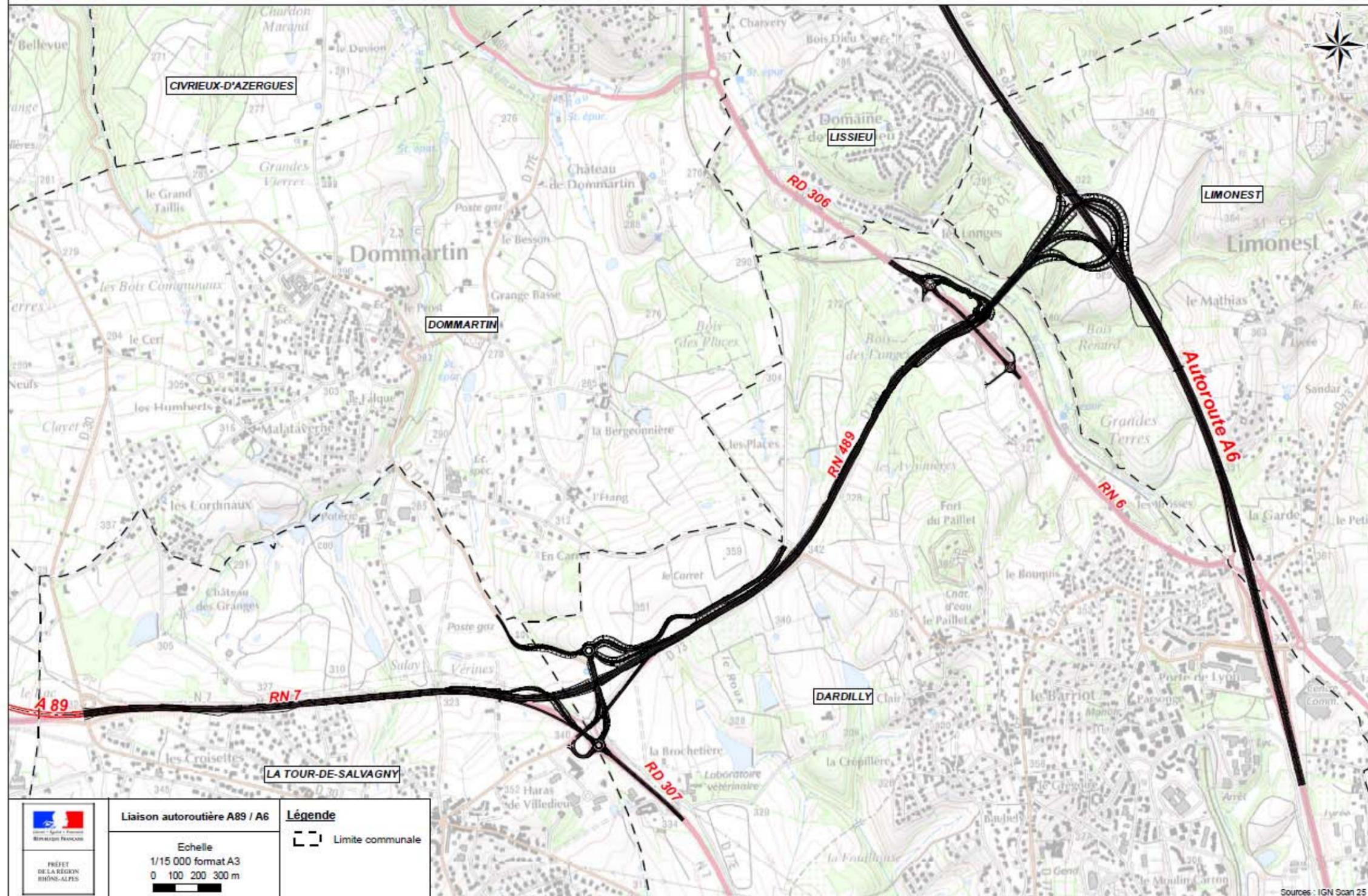


Figure 34 Tracé du projet A89 -A6

6.2. TRAFICS ROUTIERS AVEC LE PROJET ET IMPACTS

6.2.1. ESTIMATIONS DES TRAFICS ROUTIERS EN 2018

● Trafics journaliers

Les volumes de trafic attendus sur les trois sections de la liaison autoroutière A89-A6 dans le prolongement de l'A89 (44 000 véhicules / jour à La Tour-de-Salvagny) sont les suivants :

Tableau 18 Prévisions de trafics sur la liaison A89 A6 en 2018

Section	Trafic attendu 2018
A89 - RD307	63 000 véh/j
RD307 - RD306	65 500 véh/j
RD306 - A6	49 500 véh/j

Par rapport au scénario de référence (sans aménagement A89-A6) la hausse de trafic est :

- modérée sur la section ouest (ex-RN7) avec 6 500 véh/ j supplémentaires, soit une différence de 12%,
- conséquente sur la section centrale (ex-RN489, mise à 2 x 2 voies), avec près de 33 000 véh/j supplémentaires, soit un doublement des trafics.

Le projet de liaison permet de mieux structurer les trafics sur les voies d'agglomération avec une concentration des trafics sur la liaison A89-A6 et sur l'A6 vers Lyon. Il permet ainsi de soulager les voiries locales qui, en absence de projet, accueilleraient une part importante des flux du secteur nord-ouest du fait de la saturation de la RN489 et de l'échangeur de La Garde. Ces voies retrouvent alors un usage de desserte plus locale conforme à leur vocation. Ainsi la réalisation induit une baisse des trafics sur des itinéraires potentiellement « concurrents » :

- baisse importante de trafic sur la RN6 qui voit son trafic allégé de plus de 22 000 véhicules par jour. Cette baisse est liée au report de trafic sur la section RN6-A6 de la liaison et à la mise à 2x1 voies de cette section ;
- baisse de trafic sur la RD307, en traversée de Charbonnières-les-Bains, qui enregistre une diminution de 5 500 véhicules / jour ;
- baisse également sur la route de La Tour-de-Salvagny, en traversée de Dardilly, où le trafic diminue de près de 5 000 véhicules / jour.

Il en est de même pour le reste du réseau de voirie notamment à l'est de Dommartin, au sud de Limonest et sur la RD7, où des allègements de trafic se font sentir, dans des proportions toutefois moindres.

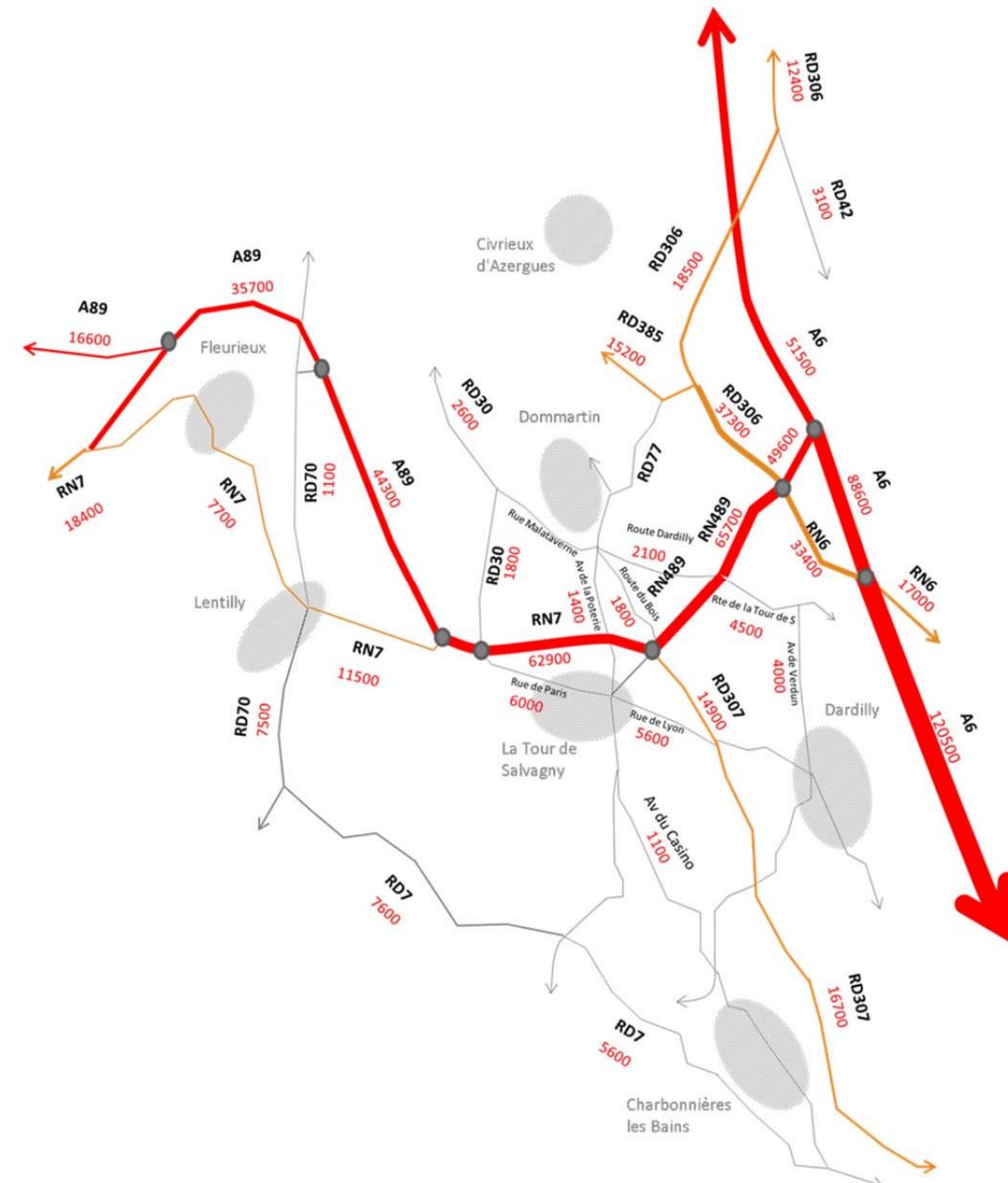


Figure 35 Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2018 sur le secteur d'étude

Source : modélisation de trafic spécifique aux études A89-A6

● Trafics aux heures de pointe

Conditions d'écoulement du trafic durant l'heure de pointe du matin

Par rapport au scénario de référence, les conditions de circulation sont améliorées dans le sens le plus critique à l'heure de pointe du matin, c'est-à-dire depuis A89 vers A6.

La RN6 réaménagée à deux voies reste encombrée. Toutefois, par rapport à la situation de référence, la situation se rétablit de manière significative, notamment sur l'échangeur de La Garde.

Le projet permet à l'heure de pointe du matin de restructurer les trafics de manière cohérente sur les différents axes de circulation réaménagés dans le cadre de cette opération. En effet la bifurcation entre la liaison et l'A6 capte non seulement les flux de transit entre l'est et l'ouest mais également l'ensemble des flux d'échanges entre l'ouest lyonnais et l'agglomération (de l'ordre de 55 000 véh/jour). Les fonctions de desserte locale des zones économiques et de connexion à l'axe nord-sud de la RD306 – RN6 déclassée sont assurées quant à elles par l'échangeur de La Garde qui voit son trafic réduit à 38 000 véh/jour. Sans projet, son trafic aurait atteint 51 000 véh/ jour et sa saturation aurait poussé de nombreux automobilistes à éviter le secteur en se reportant vers des itinéraires alternatifs sur des voiries plus locales.

Les voiries locales sont fortement soulagées, notamment la Route de La Tour-de-Salvagny en traversée de Dardilly où le taux de saturation passe de 100% en situation de référence à seulement 55% en situation avec projet, et la RD307 en traversée de Charbonnières-les-Bains où la saturation varie entre 60% et 90% (contre 90% à 120% en situation de référence).

Sur le projet, les bretelles en relation avec Lyon sont utilisées à 85-95%, impliquant des ralentissements ponctuels à l'heure de pointe du matin.

Cette situation présente un équilibre entre qualité de service pour l'écoulement du trafic d'agglomération et contexte urbain où la congestion limite naturellement l'augmentation du trafic routier.

Conditions d'écoulement du trafic durant l'heure de pointe du soir

La situation est assez symétrique à celle de l'heure de pointe du matin.

À l'ouest de l'échange avec la RD306, le niveau de trafic sur la section centrale de la liaison A89 - A6 dans le sens sortant de Lyon présente un niveau élevé (3 400 véhicules / heure), pour une capacité théorique de 3 600 véhicules / heure.

De même qu'en heure de pointe du matin, les voiries locales sont fortement soulagées. Sur la RD307 et la Route de La Tour-de-Salvagny, les flux pouvaient entraîner des saturations allant respectivement jusqu'à 125% et 105% en l'absence du projet. Dans une situation avec liaison A89-A6, la saturation sur ces voiries baisse de plus de 20 points.

● Structure des trafics

La liaison A89-A6, qui permet d'écouler le trafic de transit est-ouest à longue distance par les autoroutes A6 et A46 au nord de l'agglomération, a également une vocation de desserte de l'agglomération avec plus de 70% des trafics en relation avec celle-ci. En particulier, elle permet de mieux canaliser les trafics en lien avec le centre de Lyon via l'autoroute A6, évitant une infiltration sur le réseau des voiries locales de l'ouest (via les RD307, RD306, RD7, etc.).

La liaison a également pour vocation de capter les trafics extérieurs à l'agglomération.

Elle permet ainsi de mieux structurer les trafics de transit et d'échange sur les voies rapides, en évitant leur infiltration sur le réseau local.

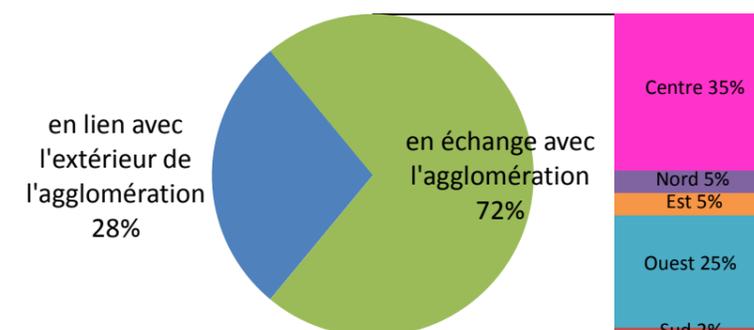


Figure 36 Structure des trafics attendus sur la liaison en 2018, entre la RD307 et la RD306

Source : étude de trafic spécifique A89-A6

● Gains de temps de parcours

Avec la liaison A89 - A6, étant donnée la longueur du projet, le gain de temps de parcours en dehors des heures de pointes, c'est-à-dire dans une situation non congestionnée, représente quelques minutes grâce à la suppression de plusieurs carrefours pour le trafic empruntant entièrement la liaison et à la fluidification de l'écoulement du trafic (possibilité de doubler les poids lourds notamment).

Aux heures de pointes, qui s'étalent de plus en plus, le gain global est beaucoup plus substantiel. Il concerne à la fois les véhicules empruntant la liaison, ceux qui restent sur la RD306 (ex-RN6), le trafic utilisant les bretelles de l'échangeur de La Garde et le trafic circulant sur les autres voies locales telles que la RD307.

Le gain de temps par rapport à une situation sans projet en heure de pointe est de l'ordre de 10 minutes pour des relations A89 - Tunnel sous Fourvière comme le présente la carte de la Figure 37.

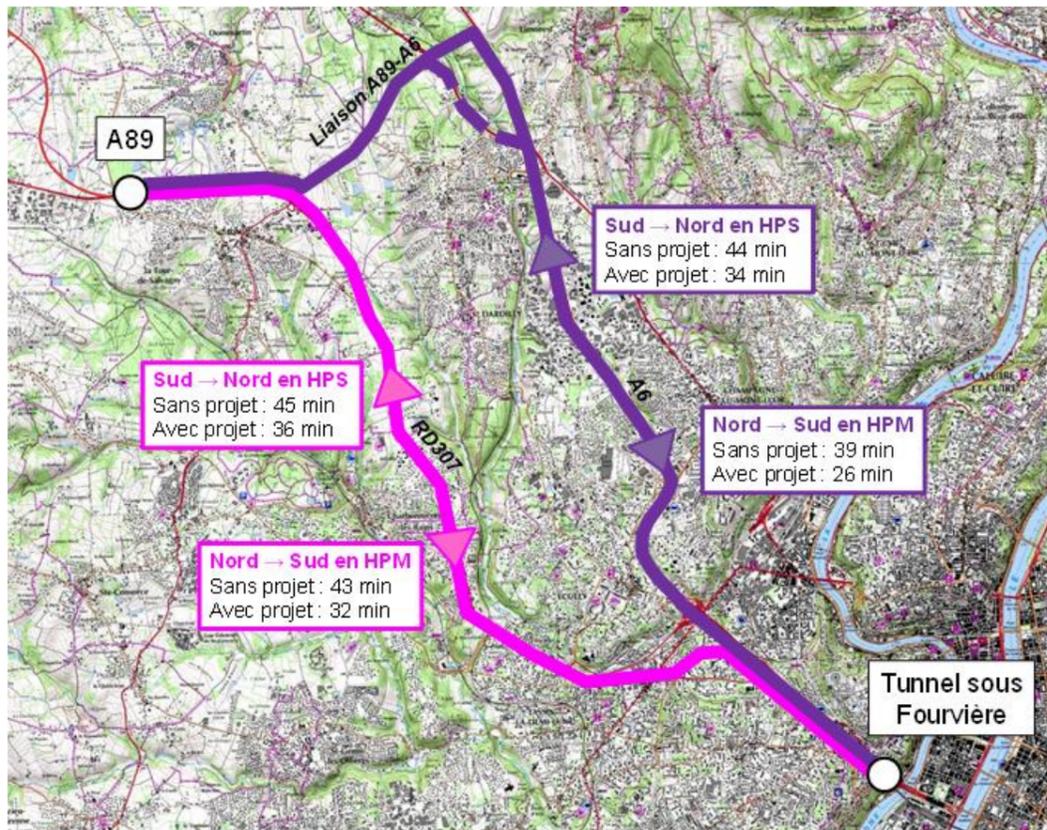


Figure 37 Carte des temps de parcours entre l'A89 et le Tunnel sous Fourvière via deux itinéraires concurrents en 2018, aux heures de pointe

Source : modélisation de trafic spécifique aux études A89-A6

Pour le trafic de transit est – ouest par rapport à l'agglomération, l'itinéraire « nord » constitué par la liaison A89 - A6, l'A6, la liaison A6 - A46 (mise en service prévue fin 2015), l'A46 et l'A432 (prolongement entre Les Échets et La Boisse mis en service en février 2011) permet de concurrencer de façon nette l'itinéraire « sud » empruntant le boulevard périphérique nord, en particulier en heure de pointe.

Par rapport à une situation sans projet, l'itinéraire nord est nettement plus attractif. En effet, actuellement, le mouvement RN6 → A6 nord au niveau du diffuseur de La Garde est particulièrement compliqué (traversée de deux giratoires et de deux carrefours à feux saturés en heure de pointe). Par ailleurs, la liaison A89-A6 permet de réduire de 4 kilomètres la longueur de l'itinéraire nord.

Cet itinéraire nord évite également les perturbations sur les axes très chargés et aux conditions de circulation aléatoires que sont l'A6 à l'entrée de Lyon, le boulevard périphérique nord (BPNL) et l'A42 au droit du nœud des Îles à la jonction avec la Rocade Est.

Ce nouvel itinéraire, objet du programme dans lequel s'insère cette opération, offre une qualité de service bien supérieure. Il permet ainsi d'écarter efficacement les trafics de transit est-ouest du centre de l'agglomération lyonnaise, en particulier en heure de pointe.

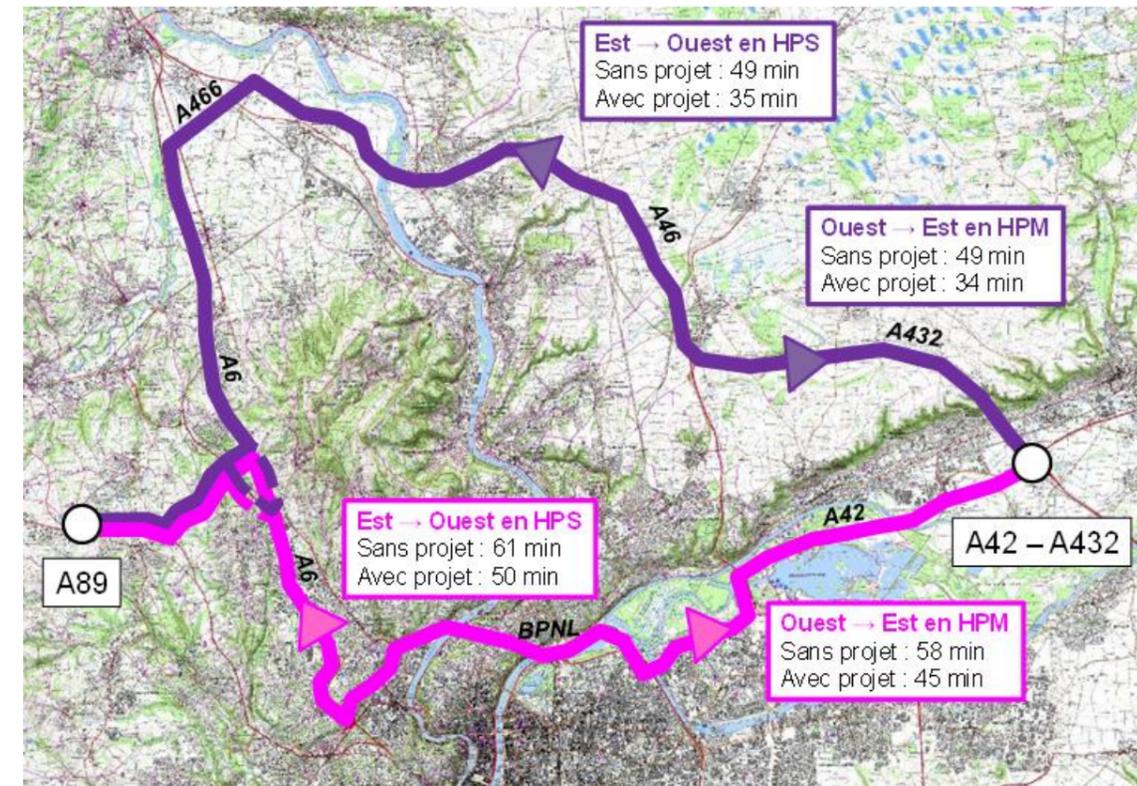


Figure 38 Carte des temps de parcours entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents en 2018, aux heures de pointe

Source : modélisation de trafic spécifique aux études A89-A6

● Gains de sécurité

En termes de sécurité, le calcul a été mené sur l'ensemble du réseau impacté directement par le projet.

Par rapport au scénario de référence, le linéaire du réseau routier est en très légère augmentation, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par les usagers. Toutefois, du fait de la qualité et du niveau de service offert par la nouvelle liaison, il devrait en résulter une diminution du nombre d'accidents, et de leur gravité.

En effet, la restructuration des trafics induite par le projet incite les automobilistes à circuler sur des infrastructures dotées d'équipements en adéquation avec la typologie des usages qu'elles doivent

supporter : trafics d'échanges et de transit sur les axes principaux recalibrés et trafic de desserte plus locale sur les voies secondaires.

Il faut savoir également que le réseau autoroutier est beaucoup moins accidentogène que les autres réseaux à chaussées non séparées et que les routes express de sept mètres sont caractérisées par un taux de gravité des accidents corporels (tués, blessés graves) plus important que les autres voies¹⁸.

En se basant sur les ratios d'accidents par type de route constatés au niveau national, à la mise en service de la liaison A89 - A6 en 2018, **le gain de sécurité est estimé entre un à deux tués et à sept blessés (graves ou légers) évités par an.**

○ Effets sur les autres infrastructures autoroutières

La liaison A89-A6 a pour effet de structurer les flux qui se diffusent actuellement en traversée des communes de Tassin, Charbonnières-les-Bains et Dardilly sur la liaison et sur l'A6. Il en résulte une augmentation de trafic de 10% sur l'A6 entre le diffuseur de la Garde et le diffuseur du Perrolier. Au sud du Perrolier, l'augmentation n'est plus que de 4%, principalement du trafic qui se reporte depuis la traversée de Tassin.

Au nord de la connexion entre la liaison A89-A6 et l'A6, les effets de la réalisation de la liaison en 2018 sont faibles en volume. La liaison permet cependant d'orienter le trafic de transit vers l'Est sur l'A466 et l'A46 alors qu'en absence de liaison, les usagers privilégient des itinéraires par les voiries locales (RN6 puis RD51 pour rejoindre l'A46) ou par l'A6 sud et le BPNL.

○ Réduction de la gêne sonore

La modélisation des impacts sonore du réseau routier (ici à l'horizon 2035), en situation de référence, puis en situation avec projet, a permis de définir les secteurs pour lesquels l'augmentation des niveaux de bruit est significatif, c'est-à-dire, supérieur à 2 dB(A).

Les habitations pour lesquelles des protections phoniques sont projetées se situent à La Tour-de-Salvagny (78), notamment au lieu-dit les Croisettes, le long de la RN489 (8), entre les RD306/RN6 et l'A6 (29) notamment au lieu-dit les Longes et enfin à Limonest au lieu-dit le Mathias (30).

Les aménagements routiers comprendront la réalisation de protections à la source (écrans acoustique, buttes de terre) et/ou d'isolations de façade complétée par une réduction du bruit à l'émission (revêtement acoustique de la chaussée).

La modélisation de l'efficacité des protections acoustique à la source montre une amélioration significative de l'ambiance sonore du territoire desservi par le réseau routier pour lequel les aménagements sont projetés.

¹⁸ Notons que ces constats sont basés sur des statistiques à l'échelle nationale par type de voie et non sur l'échantillon des cinq dernières années sur les voies du secteur (échantillon trop faible).

- Les caractéristiques proposées pour la liaison A89 - A6 permettent d'écouler le trafic provenant de l'A89 sans difficulté, y compris aux heures de pointe. La liaison A89-A6 ainsi configurée devient un axe majeur du territoire de distribution des trafics et permet d'éviter le report de véhicules provenant de l'A89 vers le réseau routier secondaire.
- Par rapport au scénario sans aménagement, la liaison A89 - A6 permet de donner aux autres voies une vocation de desserte plus locale, notamment dans la traversée de Dardilly par la RN6 ou même par la voirie communale.
- Outre des gains de temps et de confort, l'aménagement proposé à l'enquête publique se traduit également par des gains de sécurité et une réduction des nuisances sonores.

6.2.2. EFFETS SUR LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Bien que l'objectif principal de la liaison A89-A6 soit d'assurer la continuité autoroutière entre l'A89 et l'A6, cette liaison va influencer sur l'organisation des déplacements du secteur. Dès lors, le projet peut-il pénaliser le développement des transports publics ? Est-il concurrent ou complémentaire de l'offre actuelle et projetée ?

○ Transport ferroviaire

Le développement des transports publics dans la zone d'étude est important, avec notamment la rénovation des lignes ferroviaires, le cadencement des services TER et la mise en service du tram-train sur l'étoile ferroviaire de l'Ouest lyonnais.

L'analyse de la situation actuelle des transports collectifs sur la zone d'étude a d'ailleurs montré que le secteur d'étude était relativement bien desservi en TER avec une fréquence élevée, de l'ordre de 3 à 4 trains par heure de pointe depuis L'Arbresle, Lozanne, Lentilly ou La Tour-de-Salvagny.

La comparaison des temps de parcours en voiture et en TER sur les origines destinations (OD) desservies par ce dernier montre également que le temps des voitures en heure creuse est comparable au temps du train (temps de trajet de gare à gare uniquement)¹⁹ sur la plupart des OD analysées. À l'heure de pointe du soir, le temps de parcours en voiture est actuellement 10 minutes plus long que le temps en train en incluant les temps d'attente (mais hors temps de rabattement et diffusion aux gares).

L'offre ferroviaire est donc performante. Pour les trajets de gare à gare (les gares de Lyon présentent une densité importante d'emplois, notamment Part-Dieu), le train permet aux usagers un trajet plus rapide et qui peut être valorisé (lecture, travail, repos...), alors que la voiture présente certains

¹⁹ Sauf pour la ligne Lozanne-Gorge-de-Loup-Saint Paul qui pâtit actuellement d'une correspondance obligatoire à Tassin, faisant perdre 5 à 10 minutes.

obstacles comme la recherche d'une place de stationnement dans une zone dense, la congestion, etc.

En heure de pointe du soir en 2018, la liaison A89-A6 fait gagner de l'ordre de 10 minutes par rapport à la situation actuelle sur les trajets analysés (peu de gain de temps en heure creuse). Ce gain de temps se traduira essentiellement par un report de trafics d'itinéraires locaux vers les axes structurants de l'agglomération, sans augmentation globale du nombre de déplacements routiers dans la mesure où ce projet constitue essentiellement un aménagement d'infrastructures existantes et non une création d'un nouvel itinéraire. Par ailleurs, la capacité routière n'est pas augmentée en aval vers le centre de Lyon (le Tunnel sous Fourvière restera un filtre qui limitera la quantité de véhicules qui pénètrent dans Lyon). Malgré ce gain de temps, en 2018, les temps de parcours en voiture en HPS restent proches des temps de parcours en TER avec prise en compte des temps d'attente. **Le ferroviaire semble donc très compétitif par rapport à la voiture pour les zones proches des gares à l'origine comme à la destination.**

Pourquoi, si les TER sont relativement performants, leur fréquentation reste-t-elle faible au regard des trafics routiers ? En effet, en 2011, les gares du secteur comptent 1,4 million de montées/descentes par an, soit environ 4 700 montées/descentes par jour ouvrable. Cette fréquentation est à comparer au trafic attendu sur le secteur d'étude. Sur la RN7 en contournement de la Tour-de-Salvagny, on comptait en 2011 près de 30 000 véh/j, plus de 50 000 véh/j sont attendus en 2013 avec l'ouverture de l'A89, soit l'équivalent de 65 000 personnes par jour²⁰. En 2018 sur la liaison A89-A6 le trafic pourrait quant à lui correspondre à 78 000 personnes par jour. L'objet n'est pas ici de démontrer que l'équilibre modal actuel est souhaitable ou restera invariablement en faveur de la voiture. On note simplement que la configuration du territoire, la position des gares par rapport à la dispersion de l'habitat, et la diffusion des destinations dans l'agglomération font que le mode ferroviaire ne peut à lui seul répondre aux besoins du territoire. Il ne répond pas non plus aux besoins du trafic de transit par rapport à l'agglomération. La complémentarité des modes repose donc en partie sur les origines-destinations considérées. Ainsi, les usagers ne sont pas tous à destination de la Part-Dieu, de Lyon 9^e ou du Vieux Lyon. Pour se rendre à leur destination finale il faut considérer des temps de trajets supplémentaires et des ruptures de charges parfois dissuasives, en particulier si la destination n'est pas Lyon ou Villeurbanne, mais un secteur périphérique.

À cette complémentarité géographique s'ajoute la complémentarité temporelle. En effet, les usagers n'effectuent pas tous leurs déplacements en heure de pointe (aller et retour). En dehors des périodes de pointe, les fréquences des TER sur les lignes analysées sont plus faibles. Le train est donc moins compétitif en heure creuse.

Enfin, il est établi que d'autres facteurs jouent sur le choix du mode de transport comme des contraintes d'accompagnement, des bagages ou du matériel encombrant, des horaires décalés, un besoin de véhicule en cours de journée, etc.

²⁰ Nombre de personne calculé sur la base du taux d'occupation de 1,3 issu de l'Enquête Ménages Déplacements de 2006.

Toutes ces « facteurs de captivité » en faveur d'un mode ou de l'autre font que, dans ce genre de configuration, la concurrence modale est relativement modérée, notamment pour des variations de temps de parcours globalement faibles (les principaux nœuds de congestion de l'agglomération ne seront pas résorbés).

Dès lors, l'impact du projet sur le trafic ferroviaire devrait être très limité.

● Transports collectifs routiers

En délestant une part du trafic du réseau routier urbain au nord-ouest de l'agglomération, le projet de liaison A89 - A6 permettra des aménagements de réseau en faveur des services collectifs routiers. Les lignes d'autocars qui emprunteront la liaison A89 - A6 verront leurs conditions de circulation améliorées par rapport au scénario de référence.

Il en est de même pour les lignes empruntant les voies secondaires durant les heures de pointe, du fait des reports de trafic routier sur la liaison A89 - A6.

● Transport aérien

La liaison A89 - A6 combinée à la liaison A6- A46 constitue le chaînon autoroutier manquant entre l'ouest de la région Rhône-Alpes et l'aéroport international de Lyon-Saint-Exupéry. Elle permet d'assurer de bonnes conditions d'accès pour la clientèle de l'aéroport résidant dans l'ouest lyonnais et participe ainsi à l'amélioration du désenclavement économique de l'ouest de la région.

6.3.L'ÉVOLUTION DES TRAFICS ROUTIERS À PLUS LONG TERME

Les études de trafics ont fait l'objet de modélisations à l'horizon 2038 qui constitue un horizon à long terme (20 ans après la date de mise en service envisagée de cette opération)

● Perspectives d'évolution de trafic à l'horizon 2038

Les perspectives de rythme d'évolution du trafic à l'horizon 2038 sont sensiblement les mêmes que celles prévues en 2018, à savoir :

- Les taux de croissance utilisés pour les trafics interurbains sont ceux du scénario central du CGDD (rapport d'octobre 2012) ;
- Une baisse des trafics internes à Lyon-Villeurbanne, mais plus modérée que celle estimée pour les années antérieures, avec une décroissance de -0,4% par an. En effet, après une période d'amélioration importante du réseau de transports collectifs interne à Lyon-Villeurbanne, les années futures verront surtout des projets de prolongements vers l'extérieur du centre de l'agglomération ;

- Une quasi stabilité des échanges avec Lyon-Villeurbanne, de +0,2% par an, conformément à ce qui a été observé entre 2005 et 2009 ;
- La croissance des trafics internes au SCoT lyonnais (hors Lyon-Villeurbanne) reste identique aux évolutions antérieures, avec une croissance de +0,6% par an.

○ Les aménagements prévus à l'horizon 2038

À l'horizon 2038 est prise en compte l'autoroute A45 entre Saint-Etienne et Lyon, déclarée d'utilité publique en 2008 et qui a fait l'objet d'un appel à candidatures pour un concours de concession en 2012.

Les autres infrastructures envisagées : le contournement ouest de Lyon (COL), l'Anneau des Sciences et le déclassement de l'A7 en boulevard urbain, ont fait (pour les deux dernières) l'objet de débats publics, mais à ce jour aucune décision n'est prise sur leur réalisation. Elles ne sont donc pas prises en compte dans le scénario de référence 2038 de base.

Néanmoins, dans le but d'évaluer l'impact de la réalisation de ces deux projets sur les effets de la liaison A89-A6, des simulations de trafics ont également été conduites en considérant l'hypothèse de leur réalisation. Enfin, pour déterminer si le projet de liaison A89/A6 restait utile pour la collectivité (et rentable au sens du calcul socioéconomique) dans le cas où ces projets seraient réalisés à moyen ou plus long terme, un test de sensibilité a été mené sous cette dernière hypothèse. Les résultats de ce test sont présentés dans le chapitre consacré au bilan socio-économique.

○ Les phénomènes observés à long terme

Comme à l'horizon 2018, en 2038 le projet de liaison A89-A6 permet de mieux structurer les trafics sur les voies rapides avec une concentration des trafics sur la liaison et sur l'autoroute A6 vers Lyon, permettant de soulager les traversées des centres villes du secteur, en particulier Charbonnières, Dardilly et Tassin-la-Demi-Lune.

Les variations de trafics avec et sans projet sont globalement du même ordre de grandeur qu'en 2018 sur la liaison A89-A6 (+30 000 à +35 000 véhicules / jour). Les trafics résultants sur les voiries sont toutefois en augmentation entre 2018 et 2038.

La liaison A89-A6 pourrait accueillir les trafics suivants :

Tableau 19 Trafics à long terme sur le projet de liaison (2038)

Sections	Trafic attendu en 2018	Trafic attendu en 2038 (sans COL ni TOP)	Trafic attendu en 2038 (avec COL et TOP)
A89 - RD307	63 000 véh./j	76 000 véh./j	72 000 véh./j
RD307 - RD306	65 500 véh./j	78 500 véh./j	68 500 véh./j
RD306 - A6	49 500 véh./j	59 000 véh./j	52 500 véh./j

Dans l'éventualité d'un contournement ouest de l'agglomération lyonnaise, la branche nord du COL, en offrant une liaison plus directe entre l'A89 et le barreau de liaison A6-A46, écoulait le trafic vers le nord et l'est. La branche sud permettra une liaison directe vers l'A7 et le sud-ouest de l'agglomération. La liaison A89 - A6 se décharge de ces trafics, ce qui renforce sa vocation de desserte de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise par l'A6.

6.4. CONTRIBUTION DU PROGRAMME AUX ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

6.4.1. LA CONTRIBUTION DU PROGRAMME AUX ENJEUX NATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

Le programme A72 – A46 s'inscrit dans un **grand itinéraire autoroutier Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon** qui permet de relier Clermont-Ferrand et Lyon sans transiter par Saint-Étienne (réduction d'environ 40 km du parcours par autoroutes).

Au-delà du caractère de grande liaison ouest - est, le programme **contribue à relier entre elles les régions Rhône-Alpes et Auvergne**.

Le programme va de plus favoriser le **désenclavement de l'ensemble du Massif Central** vers la région Rhône-Alpes et lui donner accès à l'est vers le reste de l'Europe, la Suisse et l'Italie notamment, lorsque les sections A89 - A6 et A6 - A46 seront réalisées.

6.4.2. LA CONTRIBUTION DU PROGRAMME AUX ENJEUX RÉGIONAUX

L'ensemble du programme participe au **désenclavement routier du Roannais** qui souffre d'une mauvaise accessibilité avec les régions qui l'entourent et pour lequel l'amélioration des relations avec Lyon est perçue comme une condition favorable à son développement.

L'adhésion du Roannais à l'association Région urbaine de la Lyon, aux réseaux des agglomérations et des villes moyennes de Rhône-Alpes, et au grand projet métropolitain montre que le Grand Roanne Agglomération et plus largement le Pays roannais veulent s'inscrire dans les dynamiques actuelles de Rhône-Alpes, Bourgogne et Auvergne. Ce territoire espère que, en aidant au désenclavement, la liaison A72-A46 jouera un rôle de catalyseur et d'amplificateur dans les relations avec Lyon et sa région. Plus largement, la liaison **contribuera à redynamiser la partie nord du département de la Loire**.

De même, la liaison contribuera à améliorer la desserte autoroutière de Balbigny mais plus encore de l'ensemble du secteur de la plaine du Forez défini comme un espace à enjeux forts par la RUL. Il aidera au rééquilibrage de tout le secteur à l'ouest de l'agglomération lyonnaise en termes de développement économique.

En retour, le programme, en améliorant l'accessibilité entre les grandes villes de Rhône-Alpes, Roanne et tout le grand ouest lyonnais, participe au **rayonnement de la métropole lyonnaise**,

conformément à la volonté de renforcement des dynamiques métropolitaines affirmée par le CIADT de décembre 2003.

6.4.3. LA CONTRIBUTION DU PROGRAMME AUX ENJEUX LOCAUX

Dans le même temps, la liaison A72-A46 permettra d'assurer le **désenclavement routier de la haute vallée de l'Azergues** (Le Bois d'Oingt, etc.), de celles **de la Turdine** (Tarare, Pontcharra-sur-Turdine) et de la Brévenne (Sain-Bel, etc.) et par conséquent contribuera à la **revitalisation de ces zones en difficulté et au rééquilibrage du territoire**.

6.5. CONTRIBUTION DU PROGRAMME AUX ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

6.5.1. UNE DESSERTE DES NOUVEAUX TERRITOIRES RÉSIDENTIELS

Comme les autres grandes agglomérations, celle de Lyon connaît un phénomène d'étalement urbain et de périurbanisation favorisé par la recherche d'un cadre de vie de qualité et d'une pression foncière moins forte. Ainsi, des continuités urbaines sont déjà en cours de formation, notamment autour du pôle L'Arbresle - Éveux - Sain-Bel - Savigny et de celui de Lozanne - Civrieux-d'Azergues.

Si le programme de liaison A89-A46 permet de répondre aux besoins de déplacement des habitants de ces nouveaux territoires résidentiels, il convient d'éviter que le programme ne renforce encore le mouvement d'étalement urbain du fait d'une meilleure accessibilité de ces territoires.

C'est pourquoi la DTA prescrit de contenir l'extension urbaine en renforçant les polarités existantes notamment par la densification du tissu urbain de L'Arbresle et de Lozanne en relation avec le renforcement de l'offre ferroviaire (tram-train, aménagement des gares), objectifs en cours de réalisation avec la mise en service progressive du tram-train sur les trois branches du réseau de l'Ouest lyonnais (mise en service en 2012 à l'exception de la branche de Lozanne)

6.5.2. UNE ATTRACTIVITÉ RENFORCÉE DE NOUVEAUX SECTEURS ÉCONOMIQUES STRATÉGIQUES

Ce projet améliore l'accessibilité des territoires traversés. Il peut dès lors contribuer aux stratégies de développement local avec **la création de zones d'activités ou l'extension des zones existantes**, qui permettent d'améliorer la compétitivité des entreprises locales, voire attirer de nouvelles activités.

Les enjeux sont de niveau stratégique pour le secteur de Balbigny qui se trouve au carrefour de l'autoroute A89, de la RN82 et à proximité immédiate d'A72.

En 2010 un syndicat mixte « ZAIN A89 - Loire Centre » a été constitué pour aménager et gérer la zone d'activité d'intérêt national de Balbigny qui représentera près de 100 ha (concertation en cours).

Cette future zone est inscrite comme équipement structurant au schéma des infrastructures économiques du Centre Loire. Les potentialités de ce secteur ont également été intégrées à la réflexion du Schéma de cohérence logistique (2005-2020) porté la RUL du fait du programme de l'A89.

Les zones de Charpenay (Lentilly) et de La Pontchonnaire (L'Arbresle - Savigny - Sain-Bel) apparaissent comme des zones économiques d'importance sur lesquelles des extensions sont prévues.

Les projets à court terme de la ZAC Actival, aux Olmes et de Bel Air à Tarare ainsi que celles projetées à Sarcey, desservies rapidement par l'autoroute et reliées à l'agglomération lyonnaise par les diffuseurs de Saint-Romain-de-Popey et de Tarare, pourraient bénéficier d'un effet d'affichage et permettre le rééquilibrage de la dynamique économique vers l'ouest.

La zone d'activités de la Martinière sur Saint-Germain-sur-l'Arbresle, coupée en deux par l'autoroute, devra être réorganisée. Son attrait pourrait être renforcé par le rétablissement de la RD118 qui lui assurera une meilleure desserte.



Figure 39 Le projet de zone logistique Loire-Centre à Balbigny

6.5.3. UNE MEILLEURE CONNEXION DES BASSINS D'EMPLOIS ET UN ÉLARGISSEMENT DE LEURS AIRES DE RELATIONS

En règle générale, les grandes infrastructures de transport favorisent la desserte des bassins d'emplois qui pouvaient être enclavés.

Par le raccourcissement des temps de transport et de déplacement, les entreprises ont alors plus facilement accès à une offre élargie de services ou de fournisseurs ce qui contribue à améliorer leurs conditions de production. Ces entreprises deviennent également plus attractives pour des salariés qualifiés résidant dans d'autres bassins de population.

Enfin, les personnes en situation de recherche d'emplois, y trouvent des opportunités plus nombreuses du fait d'une meilleure accessibilité aux pôles dynamiques.

Ainsi, le projet A89 entre Balbigny et Lyon en facilitant les déplacements (45 mn de moins entre Clermont-Ferrand et Lyon) tout en diminuant le trafic de transit entre Tarare et Roanne, contribuera à améliorer les relations d'affaires voire l'organisation de certaines entreprises présentes dans les territoires concernés. La nouvelle infrastructure représente aussi une meilleure accessibilité aux structures de recherches, d'innovation et d'enseignement supérieur de Saint-Étienne, Roanne et Lyon.

L'autoroute concourra à faciliter les relations entre les industries du secteur textile-habillement de Roanne avec les entreprises réparties entre le pôle de Roanne, de Tarare, les Monts du Lyonnais ainsi que celles du Grand Lyon.

Le programme rend également possible une optimisation de la desserte pour les entreprises agro-alimentaires fonctionnant souvent en flux tendus.

De même, le pôle industriel de Tarare et plus globalement l'ensemble des entreprises de la zone concernée peuvent trouver dans la réalisation de la liaison A72-A46 l'opportunité d'un essor de leurs activités grâce à un pouvoir d'attraction plus grand vis-à-vis des cadres lyonnais et d'une meilleure desserte vers le centre de la France, via Lyon et l'A6 et aussi vers les aéroports d'Andrézieux-Bouthéon dans la Loire et de Saint-Exupéry dans le Rhône.

Enfin, pour les nombreuses entreprises de transport situées au nord-ouest de l'agglomération (Quincieux, Anse, Genay) le programme A72-A46 améliorera les relations vers l'est et l'ouest.

Toute infrastructure routière importante peut présenter le risque de favoriser deux types de tendances potentiellement négatives :

- un risque accru de délocalisation d'entreprises (au niveau local/régional), voire de concurrence non productive entre collectivités, qui peut être facilité par une meilleure accessibilité de bassins auparavant plus ou moins enclavés ;
- un risque d'amplification des déplacements domicile-travail, du fait de la tendance actuelle à la polarisation des emplois et l'étalement résidentiel.

Toutefois, les politiques et les dispositifs mis en place par les différentes collectivités publiques visent à limiter et combattre les impacts potentiellement négatifs des nouvelles infrastructures de transport.

D'une part, les coopérations territoriales (communautés de communes et d'agglomération, RUL, etc.) ont pour objectif, par l'établissement de schémas de cohérence ou de programmation à limiter les risques de gaspillage d'espace et de concurrence infructueuse. C'est le cas notamment des schémas de cohérence logistique, des SCOT, des schémas départementaux d'accueil économique, qui mettent les collectivités territoriales concernées en situation de tirer parti des potentialités de l'A89 en limitant ses effets éventuellement défavorables.

D'autre part, les dispositifs mis en place en termes de déplacement visent à limiter l'utilisation des véhicules particuliers pour les déplacements domicile-travail. C'est le cas notamment des nouvelles offres de transport collectif ferroviaires ou routières, des plans de déplacements d'entreprises (PDE), des sites de réservation et des parkings de covoiturage, des parcs relais favorisant la complémentarité entre modes de transport, l'intermodalité (trajets combinant voiture et tram-train par exemple), etc.

6.5.4. UNE RECOMPOSITION DU TISSU COMMERCIAL LOCAL

Ponctuellement, le programme pourra engendrer une baisse de la clientèle pour certains commerces riverains des routes nationales, dont une partie de l'activité est liée au passage notamment les stations-services, bar-tabac, hôtels-restaurants. De plus, la clientèle des commerces traditionnels situés dans les centres-ville ou centres-bourg des communes traversées (en particulier L'Arbresle), jusque-là captive en raison de la saturation des axes principaux d'accès, risque de se tourner un peu plus vers les grandes surfaces commerciales plus accessibles de la Porte de Lyon.

Cependant, le développement organisé autour du concept de « villages densifiés » permet de lutter contre le risque de déprise des activités pour les petits commerces et a pour autre avantage de fournir des services de proximité à la partie de la population la moins mobile.

De plus, la réduction des nuisances en lien avec la baisse du trafic dans les agglomérations et centres-bourg favorise la requalification des centres comme Tarare ou L'Arbresle. Les programmes d'aménagements urbains, favorisent une nouvelle animation commerciale locale, souvent couplée avec l'installation de moyennes surfaces.

6.5.5. UNE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX AGRICOLES

Le développement urbain des communes étudiées s'est souvent fait au détriment d'espaces naturels et agricoles. Constituant une trame verte, l'agriculture joue pourtant un rôle majeur aux divers enjeux de loisirs, de structuration urbaine, d'entretien et de maintien des paysages, etc.

La création d'une infrastructure nouvelle comme l'A89, se traduit par un prélèvement sur les terres agricoles du fait des emprises du projet qui produit également dans un premier temps, un effet de coupure des exploitations et le démembrement des parcelles agricoles. Ce dernier phénomène risque d'être plus sensible, notamment dans le secteur montagneux de Sainte-Colombe-sur-Gand jusqu'à Tarare où les exploitations plus petites et plus morcelées risquent de subir un déséquilibre économique plus marqué.

Pour éviter ces effets, une limitation du volume des emprises a été recherchée par un passage en dehors de meilleures terres agricoles. Ainsi dans le Rhône, un passage dans les terres viticoles ou arboricoles a été favorisé aux dépens des prairies et terres labourées.

D'autre part, des aménagements fonciers contribueront à rétablir la viabilité des exploitations et à améliorer leur rentabilité en regroupant les parcelles à proximité du siège d'exploitation et en améliorant la qualité des dessertes lors de travaux connexes. Enfin des actions de replantation seront engagées, comme par exemple pour le vignoble.

Enfin, la commercialisation de certains produits sera facilitée par une meilleure liaison aux grands centres de consommation et par une meilleure valorisation des produits du terroir, notamment les vins, les fruits et les légumes.

Les produits locaux bénéficieront d'une promotion au sein des aires de repos (exemple de la cave de Bully), ainsi que par le développement des activités d'agro-tourisme confortées par une meilleure accessibilité.

6.5.6. UN ACCÈS FACILITÉ AUX POTENTIELS TOURISTIQUES DE PROXIMITÉ

L'amélioration de l'accessibilité et l'effet vitrine offert permis par l'A89 favoriseront, dans un premier temps, les activités de loisirs et de court séjour à destination notamment des habitants de l'agglomération lyonnaise.

Dans un second temps, l'élargissement de l'aire d'attraction des principaux sites à visiter (musées, édifices, etc.) pourra conduire à un développement et une adaptation des capacités d'accueil touristiques (résidence secondaires, hôtellerie, gîtes ruraux, campings, etc.).

L'amélioration des accès et la création de nouveaux axes de perception du paysage de la région traversée vont contribuer à valoriser ces secteurs du lyonnais et de la Loire, relativement moins connus aujourd'hui.

La qualité des paysages du plateau de Neulise, des monts du Lyonnais, de Tarare, du secteur des Pierres Dorées particulièrement bénéficieront de cette nouvelle opportunité. Ils offrent notamment un cadre recherché aujourd'hui par les clientèles touristiques comme par exemple pour des prestations complémentaires des activités agricoles (ferme auberge, gîtes, chambre d'hôtes, etc.).

6.5.7. DIMINUTION DES NUISANCES POUR LES RIVERAINS DES ROUTES NATIONALES

L'antenne de L'Arbresle et l'autoroute A89 dans sa partie Balbigny - La Tour-de-Salvagny vont améliorer considérablement les conditions de vie des riverains des bourgs jusqu'alors traversés par la RN7, comme Tarare, Les Olmes, Bully, L'Arbresle, Fleurieux-sur-l'Arbresle et Lentilly. De même, Lozanne et Civrieux-d'Azergues seront déviés par l'amélioration du carrefour de Pont-de-Dorieux en liaison avec le diffuseur de la RD70 et la commune des Olmes par le diffuseur de Saint-Romain-de-Popey.

La diminution des nuisances et l'amélioration des conditions de sécurité sur tous ces centres-bourgs le long de la RN7 mais aussi au voisinage de la RN6 entre les Longes et la Garde peuvent favoriser le développement d'une nouvelle animation et inciter à la fréquentation des commerces spécialisés locaux. Les voiries secondaires vont de plus pouvoir retrouver leur vocation première de desserte plus locale.



Photo 11 Zone de verger à Dardilly et Golf de La Tour-de-Salvagny

6.5.8. POLITIQUE DU 1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT

La politique du 1% paysage et développement a pour objectif de valoriser les paysages afin d'inciter au développement des territoires traversés et à leur découverte. Elle est basée sur une démarche

partenariale entre l'État (ou la société concessionnaire) et les collectivités locales qui se partagent à moitié le montant des actions proposées.

Dans le cadre du projet A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny, un diagnostic a mis en évidence les caractéristiques paysagères des territoires traversés avec, en particulier :

- le val de Loire et la plaine du Forez ;
- le versant Loire des monts du Lyonnais et la traversée de Tarare ;
- Tarare et la vallée habitée de la Turdine ;
- les coteaux de l'Ouest lyonnais.

Les enjeux paysagers majeurs en lien avec le projet sont les suivants :

- **la préservation de l'identité des grands paysages** en veillant à la qualité des projets urbains à proximité de l'axe et en particulier autour des échangeurs (zone des Olmes, extension à Pontcharra-sur-Turdine), à requalifier ou masquer les zones d'activités et nouvelles franges urbaines visibles (ZAE au sud de Parcey, ZAE Noyeraie à Sarcey, etc.) ;
- **la mise en valeur du patrimoine bâti identitaire** (centre historique de L'Arbresle, murets dans les coteaux viticoles) et requalifier les entrées et traversés de la RN7 (Lozanne, Lentilly, Tarare, etc.) ;
- l'incitation à **la découverte du territoire** par des invitations paysagères (vue, plantations d'alignements) vers les bourgs depuis les échangeurs.

Des démarches analogues et en cohérence avec celle décrite ci-dessus pour la section A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny pourraient être menées pour la liaison A89-A6.

6.5.9. CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS
DU PROGRAMME A72 - A46

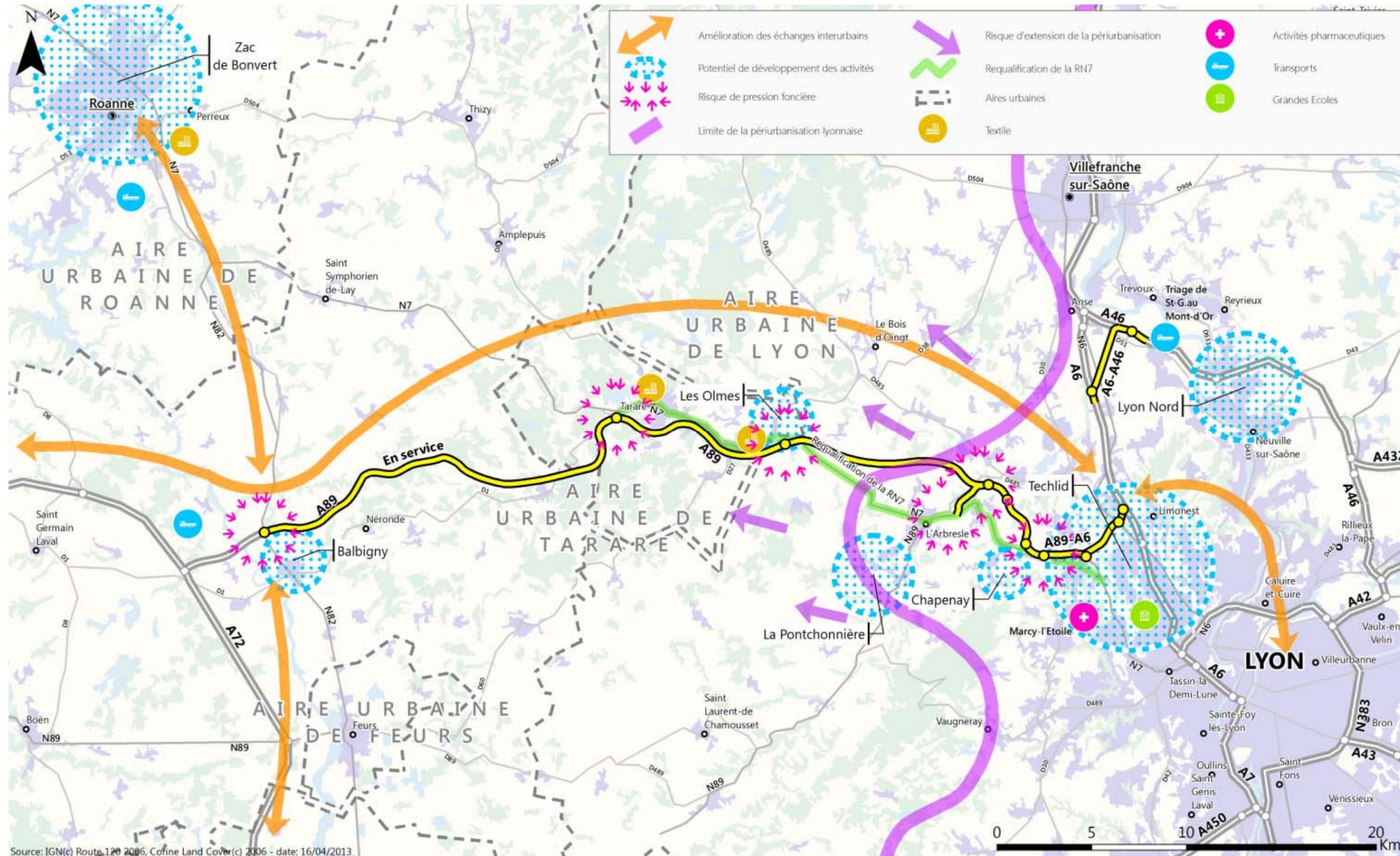


Figure 40 Carte de synthèse des effets du programme

6.6. LES EFFETS SPÉCIFIQUES DE L'OPÉRATION A89-A6

6.6.1. UNE CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La réalisation de la liaison entre l'A89 et l'A6 permettra notamment d'écouler le trafic de transit sur le nord de l'agglomération lyonnaise en direction du nord ou de l'est vers l'A46. Elle est ainsi compatible avec la Directive territoriale d'aménagement (DTA) qui prend en compte le projet d'autoroute A89 entre Balbigny et Lyon. Elle est également cohérente avec le plan de déplacements urbains (PDU) qui demande d'écarter les trafics de transit de l'agglomération lyonnaise. La liaison A89 - A6 en assurant la continuité entre l'A89 actuellement en service et l'A6 permettra de supporter ces trafics de transit.

Elle permet aussi de canaliser le trafic d'échange avec l'agglomération lyonnaise. Le trafic prévu sur la liaison A89 - A6 est en effet constitué pour les deux tiers par du trafic d'échange en direction de l'agglomération lyonnaise. La réalisation de la liaison A89 - A6 permet de drainer ce trafic qui, sinon, se retrouverait sur la voirie secondaire et permet d'envisager une requalification des voies routières soulagées (RN6, RD307, RD73).

Pour ce trafic d'échange, la capacité des pénétrantes sur Lyon n'est pas augmentée. L'entrée sur l'A6 du trafic périurbain en direction de Lyon, actuellement située à l'échangeur de la Garde, est déplacée pour l'essentiel au nord de la Garde.



Photo 12 Verger à Dardilly, et ZAC Sans Souci à Limonest, Techlid

6.6.2. UNE MAÎTRISE DES IMPACTS FONCIERS POTENTIELS DU PROJET

Le prix de vente des terrains sur les communes traversées par la liaison A89 - A6 ou en proximité immédiate s'établit déjà parmi les prix les plus élevés pratiqués sur le marché immobilier lyonnais (après Villeurbanne et Lyon). En particulier, les communes de Dardilly, Limonest, et Saint-Didier-au-Mont-d'Or font partie des secteurs les plus chers.

La réalisation d'une nouvelle infrastructure pourrait inciter à valoriser les terrains non encore bâtis. Toutefois, toutes les communes appartenant au Grand Lyon et, plus généralement, l'ensemble des documents de planification des communes de la zone traversée par la liaison A89 - A6 ont inscrit la volonté de limiter l'étalement urbain et de protéger les espaces naturels.

Comme le montre la carte ci-après, les zones situées de part et d'autre de la RN489 sont à vocation agricole ainsi que celles localisées autour du barreau neuf. Il conviendra donc de veiller à ce que des projets d'urbanisation ne viennent pas envahir cet espace.

6.6.3. LE BÂTI CONCERNÉ PAR LE PROJET A89 - A6

Afin de limiter les effets négatifs (artificialisation de l'espace, effet de coupure au sein des communes), la liaison A89 - A6 réutilise au maximum les voiries existantes, la RN7 en traversée de La Tour-de-Salvagny et le barreau de liaison RN7 - RN6 constitué par la RN489.

Toutefois, si aucune zone d'urbanisation actuelle ou future n'est concernée, certaines constructions seront directement impactées par les emprises du projet et nécessairement acquises. Ces acquisitions concerneront la zone d'échange avec la RN6, mais resteront limitées compte-tenu du parti d'aménagement proposé pour la reconfiguration de ce point d'échange qui a visé en particulier à limiter au strict minimum l'impact sur le bâti avoisinant.

Le nombre de bâtiments commerciaux pouvant faire l'objet d'une acquisition est estimé actuellement à 2 au droit du diffuseur RN6-RD306. Il s'agit de bâtiments ou de terrains à caractère commercial (un potier, une entreprise de revente de pianos et d'un dépôt-vente).

6.6.4. UN ATOUT POUR LA VALORISATION DE TECHLID

Le pôle économique de l'Ouest lyonnais est considéré comme un secteur stratégique pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise assurant une fonction d'équilibre au sein de la métropole.

La liaison A89 - A6 contribuera à valoriser ce pôle et à soutenir le développement des parcs d'activités de Dardilly et Limonest.

Le nouvel aménagement entre l'A89 et l'A6 ainsi que l'ensemble du programme dans lequel il s'inscrit, facilitera l'accessibilité de ce pôle économique aux actifs venant y travailler et ce dans une perspective d'augmentation du nombre d'emplois.

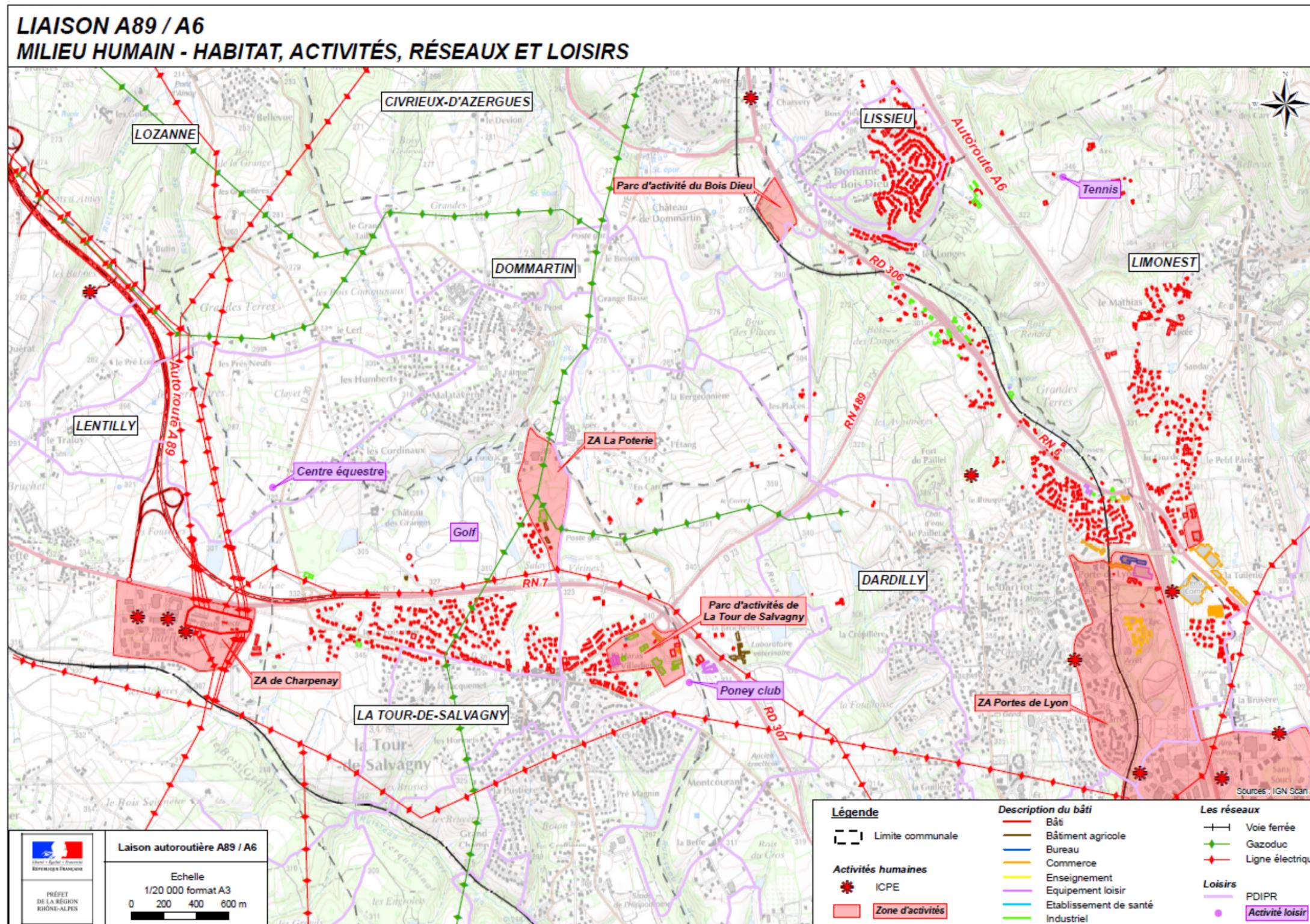


Figure 41 Milieu humain (Source Etude d'impact de la liaison Autoroutière A89-A6)

7. BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'OPÉRATION

7.1. OBJECTIFS ET MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT DU BILAN

Le bilan socio-économique de l'opération a pour objet d'évaluer son intérêt pour la collectivité.

Réglementairement, la réalisation et la publicité du bilan s'impose lorsque l'estimation du coût de construction du projet de transport est supérieure à 83 millions d'euros²¹. C'est le cas de la liaison A89-A6.

Ce bilan a été réalisé selon le cadre général appliqué à tous les projets d'infrastructure de transport, notamment aux projets routiers, en conformité avec les prescriptions des documents mentionnés plus haut en section 1.1.

Comme l'indique l'instruction-cadre de 2004, "Le bilan socio-économique d'un projet est (...) la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d'analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d'en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d'indicateurs normalisés (...)"

Pratiquement, la méthode consiste à calculer un bilan par différence entre une situation dite « de référence » et la situation de projet :

- situation de référence : c'est la situation qui prévaudrait en l'absence de réalisation de l'opération; elle est rarement identique à la situation actuelle : déjà parce que le projet sera réalisé dans plusieurs années et que les trafics augmentent avec le temps ; ensuite, parce que certains nouveaux aménagements peuvent être réalisés entre-temps ;
- situation de projet : situation précédente augmentée de la réalisation de l'opération envisagée.

Le bilan repose notamment sur les simulations de trafics établies pour la situation de référence, d'une part, et la situation de projet, d'autre part.

Par définition, le bilan global pour la collectivité est la somme du coût d'investissement et des bilans par familles d'acteurs :

- bilan des automobilistes : gains de temps, amélioration du confort, variations des coûts de circulation automobile (carburant, etc.) ;
- bilan des tiers : réduction des accidents de la route, variation des émissions de polluants atmosphériques, aux retombées locales (NOx, COV, SO2, particules...), et de gaz à effet de serre, dont les conséquences sont plus globales (réchauffement climatique), variation des nuisances sonores ;
- bilan des exploitants des réseaux routiers : variations des coûts d'entretien et d'exploitation des routes et autoroutes ;

- bilan de la puissance publique : variations des recettes fiscales liées à l'usage de la voiture (TVA, taxes sur les carburants, ...) et des taxes spécifiques aux autoroutes concédées (taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale).

Le bilan est établi en euros d'une même année (euros "constants"), ici l'année 2012.

Conventionnellement, il est mené sur une période qui couvre la phase d'investissement puis une durée d'exploitation fixe de cinquante années. Aucune valeur résiduelle de la nouvelle infrastructure n'est considérée au terme de cette période.

Pour permettre la comparaison entre eux des bilans monétarisés des projets, les textes de cadrage prescrivent des valeurs unitaires uniformisées pour les coûts et les avantages qui ne sont pas monétaires (typiquement la valeur du temps ou le prix de la tonne de carbone, etc.).

7.2. LE COÛT DE LA LIAISON A89-A6 ET SON FINANCEMENT

7.2.1. LE COÛT DE REALISATION

Le coût des aménagements de la liaison A89 - A6 a été établi aux conditions économiques de juillet 2012. Il comprend les études, les acquisitions foncières et les travaux.

La réalisation de cette liaison autoroutière est évaluée à 146 M€ HT, valeur juillet 2012.

7.2.2. LES COÛTS D'ENTRETIEN, D'EXPLOITATION ET DE GROSSES RÉPARATIONS

L'exploitation et l'entretien des nouveaux aménagements génèreront des dépenses à partir de leur mise en service. Comme le coût d'investissement, ces coûts sont à la charge du concessionnaire.

Sont concernés par ces opérations d'entretien, les chaussées et les ouvrages d'art, les espaces verts, les talus et les modelés paysagers, les bassins et les équipements hydrauliques, la signalisation et les équipements de sécurité.

L'instruction de 2007 (annexe 10) précise les coûts kilométriques moyens à prendre en compte pour une autoroute concédée à 2 x 2 voies. Pour une autoroute de plaine, les ratios sont les suivants (en valeur HT, pour l'année 2000) :

- Entretien et exploitation : 90 000 euros₂₀₀₀ / km et par an
- Grosses réparations et renouvellement des immobilisations : 31 000 euros₂₀₀₀ / km et par an
- Investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) : 6 000 euros₂₀₀₀ / km / an.

En sens inverse, l'Etat, gestionnaire de la déviation de La Tour de Salvagny (RN 7) et de la RN489, économisera les coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de ces deux sections de routes (la première est à 2 x 2 voies, la seconde à 2 x 1 voies). Les ratios moyens prescrits par l'instruction de 2007 sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

²¹ Décret n° 84-617, en application de l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieurs.

Nature des dépenses annuelles moyennes En euros ₂₀₀₀ HT par kilomètre, en 2000	Grandes Liaisons d'Aménagement du territoire 2 x 2 voies (RN7)	2 voies 7m (RN489)
Entretien courant	3 030 €/km	1 836 €/km
Grosse réparations et renouvellement des immobilisations	7 358 €/km	3 261 €/km
Viabilité hivernale (zone climatique H3)	2 479 €/km	1 285 €/km
Total	12 867 €/km	6 382 €/km

7.2.3. MODALITES DE FINANCEMENT

La liaison A89-A6 sera financée en intégralité par le concessionnaire de l'infrastructure dans le cadre des modalités fixées par les contrats pluriannuels passés entre l'État et la société concessionnaire.

7.3. LES RÉSULTATS DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR LA COLLECTIVITÉ

Les définitions des indicateurs clés du bilan socio-économique sont précisées ci-avant.

7.3.1. LE BILAN DES USAGERS

Ce bilan est constitué des avantages suivants :

- gains ou pertes de temps ;
- amélioration du confort pour les véhicules légers ;
- variation des frais de fonctionnement des véhicules ;
- variation de la dépréciation des véhicules légers.

○ Valeurs unitaires appliquées

La valeur du temps :

Les gains de temps apportés par le projet aux automobilistes (voitures et poids lourds) sont traduits dans le bilan en valeurs monétaires au moyen de valeurs du temps fixées par les textes réglementaires (en euros₂₀₀₀ par heure, en 2000).

Pour les véhicules légers (voitures), la valeur du temps est réputée croître avec la longueur du déplacement. La valeur du temps d'une voiture est égale à la valeur du temps d'un passager multiplié par le nombre de personnes à bord du véhicule (conducteur et éventuels passagers). Sur la base des données des études de trafic, on établit que la valeur du temps moyenne des véhicules impactés par l'opération A89-A6 est de 9,88 euros₂₀₀₀ en 2000 par heure.

Pour les poids lourds, la valeur du temps tient compte d'un tonnage moyen des marchandises transportées.

Ces valeurs du temps augmentent dans le temps, selon des règles communes à tous les modes de transport.

Type de véhicule	Valeur moyenne du temps en 2000
Véhicule léger	9,88 euro ₂₀₀₀ / heure de voiture
Poids lourd	38,15 euro ₂₀₀₀ / heure de PL

La qualité de l'infrastructure : les autoroutes offrent aux automobilistes le meilleur confort de circulation : sentiment de sécurité, visibilité, etc. ; la circulation sur toute autre infrastructure routière est affectée d'un malus kilométrique qui dépend de ses caractéristiques géométriques (2x1 voies ou 2x2 voies / chaussées séparées ou non / largeur des voies / carrefour dénivelés ou non / etc.). Ces malus ne sont appliqués qu'aux véhicules légers. Leurs valeurs unitaires augmentent dans le temps au même rythme que la valeur du temps des voitures.

Type de route (exemples)	Malus d'inconfort par kilomètre
Autoroute	0 euro ₂₀₀₀ / km
2 x 2 voies express	0,007 euro ₂₀₀₀ / km
2 voies (7 mètres de large)	0,054 euro ₂₀₀₀ / km

Les frais de fonctionnement des véhicules : ils comprennent les dépenses de carburant, les coûts de l'entretien courant (pneumatiques, lubrifiants) et, pour les voitures, la dépréciation du véhicule.

○ Bilan des usagers

En millions d'euros ₂₀₁₂	Avantages en 2018	Somme actualisée sur 50 ans
Temps (valeur) :		
. gain de temps VL	+ 36,8	+ 2 561
. gain de temps PL	+ 9,9	+ 712
Confort des usagers VL	+ 5,4	+ 105
Frais de fonctionnement		
. véhicules légers	- 3,3	- 73
. poids lourds	- 1,4	- 3
Total	+ 47,4	+ 3 303

Le bilan très favorable des usagers de la route reflète les impacts de la liaison A89-A6 :

- En fluidifiant les conditions de circulation, la nouvelle infrastructure permet des gains de temps totaux importants pour les automobilistes (tant ceux qui l'emprunteront, que ceux qui continueront de circuler sur d'autres axes routiers qui verront leur niveau de trafic diminuer) ;
- En incitant les automobilistes à se reporter sur une infrastructure aux caractéristiques autoroutières, le projet améliorera leur confort.

Par ailleurs, à long terme, du fait d'une tendance à la hausse des distances parcourues en situation de projet, la nouvelle liaison générera des coûts supplémentaires d'utilisation des véhicules (carburant, dépréciation du véhicule, etc.).

Quelques définitions des termes utilisés dans le cadre du bilan socio-économique

Coût d'investissement

Le coût d'investissement est établi à partir du coût d'estimation du projet en tenant compte de la durée des travaux et des dépenses prévisibles de grosses réparations.

Avantages nets annuels globaux

Ce que rapporte un projet est appréhendé à travers la notion d'avantage calculé selon que le projet est réalisé ou non.

En supposant une mise en service du projet A89 - A6 en fin 2017 avec une première année pleine d'exploitation en 2018, il est possible de construire la chronique annuelle des gains procurés par la seule mise en service du projet. C'est ce qu'on appelle les avantages nets annuels globaux du scénario d'aménagement.

Ils désignent la somme des gains des usagers routiers (gains de temps, frais de fonctionnement), des effets sur les tiers (pollution, ...) et de la puissance publique (à laquelle on attribuera les avantages de sécurité non pris en compte par les usagers), diminuée des variations de dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation du réseau routier et autoroutier.

Toutefois pour comparer ces gains annuels (prévisibles à partir de la date de mise en service du projet), ils doivent être ramenés à une valeur actuelle, par application d'un taux d'actualisation [cf. ci-après].

Taux d'actualisation

Ce taux est un taux de substitution entre le futur et le présent. Il traduit la valeur du temps pour la collectivité nationale. L'actualisation vise à calculer la valeur actuelle de toute somme future, ce qui permet de rendre comparables des flux qui n'apparaissent pas à la même date.

Plus précisément, un taux de dépréciation annuel est appliqué aux valeurs futures : c'est le taux d'actualisation fixé par le Centre d'analyse stratégique (CAS, anciennement Commissariat général au plan) pour tous les investissements publics.

Le taux d'actualisation des investissements publics longtermes égal à 8% a été actualisé en mai 2005 pour tendre vers les niveaux adoptés dans la plupart des pays européens. Il a été fixé à 4% entre 2005 et 2034. Décroissant dans le temps, il est ensuite de 3,5% entre 2035 et 2054, puis de 3% à partir de 2055.

Bénéfice actualisé du projet

Le bénéfice actualisé, calculé sur les cinquante ans qui suivent la mise en service du projet mesure la variation d'utilité collective liée au scénario d'aménagement et permet d'apprécier son intérêt intrinsèque. Il est égal à la différence entre l'avantage net actualisé et le coût d'investissement hors taxe du projet. Il permet de comparer ou de sélectionner un projet ou un scénario d'aménagement. Le critère de choix d'un scénario ou d'un projet consiste à retenir parmi ceux qui ont un bénéfice actualisé positif, celui dont le bénéfice actualisé est maximal.

Le coût d'investissement est établi à partir du coût d'estimation du projet en tenant compte de la durée des travaux et des dépenses prévisibles de grosses réparations. Plus exactement et pour répondre aux spécifications des instructions-cadres, l'actualisation se fait en euro constant à l'année précédant la première année de mise en service totale de l'opération envisagée, ici donc 2017.

Taux de rentabilité immédiate

Ce taux correspond au rapport entre l'avantage net de la première année d'exploitation du projet et le coût d'investissement.

Il est donné par la formule : $R_{it} = A_t / C_{it}$, où A_t est l'avantage net de l'année t , et C_{it} le coût d'investissement hors taxe à l'année t .

Bénéfice par euro investi

Cet indicateur permet l'établissement d'un programme annuel et de prendre en compte la contrainte de financement. Il est égal au rapport entre le bénéfice actualisé et le coût d'investissement hors taxe actualisé.

Taux de rentabilité interne

Ce taux exprime la valeur du taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. Si cette valeur est supérieure au taux d'actualisation, l'opération est alors utile pour la collectivité. Ce critère permet de mesurer le degré d'opportunité ainsi que le risque associé au projet.

Par convention, pour la présentation des résultats les produits et les gains sont indiqués avec le signe positif (+) et les charges ou les désavantages sont indiqués avec le signe négatif (-).

7.3.2. LES AVANTAGES EN TERMES DE SÉCURITÉ

L'insécurité routière représente un coût très élevé pour la société. On évalue donc la valeur de l'amélioration ou de la dégradation des conditions de sécurité résultant de la mise en service de toute nouvelle infrastructure.

● Valeurs unitaires appliquées

Les valeurs (dites « tutélaires ») attribuées en France aux pertes de vie humaine ou aux blessures graves ou plus légères causées dans les accidents ont été établies par rapprochement avec les valeurs retenues dans les autres pays européens.

Nature de la victime	Coûts pour la collectivité, en 2000
Tué	1 000 000 euros ₂₀₀₀
Blessé grave	150 000 euros ₂₀₀₀
Blessé léger	22 000 euros ₂₀₀₀
Dégâts matériels	3 400 euros ₂₀₀₀

Ces coûts augmentent également dans le temps.

● Bilan de la sécurité

En fonction de ses caractéristiques géométriques, chaque section du réseau routier se voit attribuer des risques d'y être victime d'un accident et d'y être tué ou blessé plus ou moins gravement. Ce sont les autoroutes qui présentent les risques les plus faibles : par exemple, la probabilité d'y être tué dans un accident est en moyenne cinq fois plus faible que sur une route ordinaire. Le nombre d'accidents et de victimes annuels dépend ainsi de ces ratios d'accidentologie et de l'intensité de la circulation.

En comparant la situation de référence (sans liaison A89-A6) et la situation de projet, on estime le nombre d'accidents et de victimes évités grâce à la mise en service de la nouvelle infrastructure. Cette réduction de l'insécurité routière s'explique par le report de véhicules depuis des sections routières plus accidentogènes vers des sections à caractéristiques autoroutières qui sont plus sûres.

Ce bilan de sécurité routière est établi sur l'ensemble du réseau routier dont les trafics sont affectés, à la hausse ou à la baisse, par la mise en service de la liaison A89-A6.

À l'horizon 2018, le projet permet d'éviter entre un et deux tués par an et sept blessés, dont la moitié de blessés graves.

Chaque accident et chaque victime évités sont ensuite valorisés sur la base des coûts unitaires présentés plus haut.

En millions d'euros ₂₀₁₂	Avantage en 2018	Somme actualisée sur 50 ans
Amélioration de la sécurité routière	+ 3,1	+ 79

7.3.3. LE BILAN DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE

On distingue ici trois postes de coûts :

- le coût d'investissement HT (au sens de l'instruction de 2007) : il est égal à la somme de deux termes :
 - les coûts actualisés d'études, d'acquisitions foncières et de travaux
 - les coûts actualisés, sur 50 ans, des coûts de grosses réparations, de renouvellement et d'ICAS ;
- les coûts HT annuels d'entretien et d'exploitation, sur 50 ans.
- les taxes acquittées par le concessionnaire au titre de l'infrastructure:
 - taxe d'aménagement du territoire (TAT),
 - redevance domaniale,
 - contribution économique territoriale (CET qui remplace la taxe professionnelle).

● Bilan de l'infrastructure nouvelle

Variation des dépenses en millions d'euros ₂₀₀₀	Coûts en 2018	Somme actualisée sur la période d'analyse
Coût d'investissement HT	-	- 218
Coûts annuels HT d'entretien et d'exploitation	- 1,1	- 24,4
Taxes liées à l'infrastructure	- 1,1	- 29
Total	- 2,2	- 271

7.3.4. LE BILAN DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Ce bilan prend en compte :

- Les économies sur les coûts de gestion des deux sections de route nationale qui sont intégrées désormais dans la liaison A89-A6 (voir plus haut, section) ;
- Les taxes liées à l'infrastructure, perçues auprès du concessionnaire ;
- Les variations de recettes fiscales liées à l'usage des voitures et des poids lourds (TVA d'une part et taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) d'autre part).

○ Bilan pour la Puissance publique :

En millions d'euros ₂₀₁₂	Avantages en 2018	Somme actualisée sur 50 ans
Taxes sur les frais de fonctionnement des véhicules (TVA et TIPP) (1)	+ 0,5	+ 12
Taxes sur la gestion de l'infrastructure nouvelle (2)	+ 1,1	+ 29
- dont Taxe Aménagement du Territoire (TAT)	+ 1,1	+ 28
- dont Redevance Domaniale	< 0,1	< 1
- dont Contribution Économique Territoriale (CET)	< 0,1	+ 1
Économie des coûts d'entretien et d'exploitation des routes nationales (RN7 et RN489) (3)	< 0,1	+ 1
Total (1)+(2)+(3)	+ 1,7	+ 42

Le bilan pour la puissance publique (État et collectivités territoriales) est positif. En effet, la mise en service de la liaison A89-A6 se traduit par une augmentation des recettes fiscales (sur les véhicules routiers et sur la gestion de la nouvelle infrastructure par un concessionnaire), d'une part, et par une économie de dépenses d'entretien et d'exploitation du réseau routier national, d'autre part.

7.3.5. LE BILAN MONÉTARISÉ DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les effets pris en compte ici concernent la pollution de l'air, l'effet de serre et les nuisances sonores.

○ Pollution de l'air

Issues des recommandations du rapport intitulé « Transports : pour un meilleur choix des investissements » (dit « Rapport Boiteux »), les valeurs à appliquer pour la monétarisation des impacts sur l'air sont précisés par l'instruction-cadre de 2004.

La pollution atmosphérique générée par un véhicule est valorisée à partir de coûts unitaires qui sont différenciés selon que le véhicule circule en rase campagne ou en milieu urbain plus ou moins dense, afin de refléter les impacts spécifiques à chaque milieu. En effet, les impacts sur la santé de la pollution de l'air dépendent de la concentration de polluants et de la densité de la population dans la zone polluée.

Valeurs unitaires pour la monétarisation de la pollution atmosphérique, en 2000			
En euro ₂₀₀₀ pour 100 véhicules x km	Urbain dense	Urbain diffus	Rase campagne
Véhicule léger	2,9	1,0	0,1
Poids lourd	28,2	9,9	0,6

Par convention, on admet que l'urbain dense s'entend au-delà d'une densité de 420 habitants par km², et la rase campagne en deçà d'une densité de 37 habitants par km². L'urbain diffus couvre les densités intermédiaires entre ces deux valeurs.

Du fait de la densité des communes traversées par la nouvelle infrastructure, le calcul des coûts collectifs de la pollution atmosphérique a été mené à partir des valeurs fixées pour une situation « urbain diffus ».

○ Effet de serre

L'effet de serre est lié à la quantité de carbone rejetée dans l'atmosphère et donc notamment à la consommation de carburant des véhicules. Le coût d'une tonne de carbone émise est évalué à 100 euros (valeur 2000). Ce coût est supposé constant entre 2000 et 2010, et croître de 3% par an au-delà.

Valeurs unitaires pour la monétarisation de l'effet de serre, en euros ₂₀₀₀	
De 2000 à 2010	Après 2010
6,9 centimes d'euro par litre de carburant pour les Véhicules Légers	+ 3 % / an
7,3 centimes d'euro par litre de carburant pour les Poids Lourds	

○ Les nuisances sonores

Pour les nuisances sonores, l'instruction de 2007 prévoit que ne sont monétarisées dans le bilan socio-économique que les variations de gêne sur les itinéraires dont le trafic est modifié de façon substantielle par le projet. C'est-à-dire ceux pour lesquels la liaison A89-A6 induira une modification des niveaux sonores supérieure en valeur absolue à 2 dB(A) (à la hausse ou à la baisse) ; cela correspond à des baisses de trafic supérieures à -50% ou à des augmentations de trafic supérieures à +100%. Les sections du réseau routier principal modélisées dans le cadre des études de trafic ne

connaîtront pas de variations de trafic de telles ampleurs. Le bilan des nuisances sonores est donc réputé nul dans le cadre du bilan socio-économique de l'opération.

Cette convention de calcul ne préjuge pas des mesures de protection phoniques qui seront intégrées à la conception du projet. Le bilan ne tient donc pas compte des améliorations apportées par ces protections

○ Synthèse de l'évaluation des effets environnementaux

En millions d'euros ₂₀₁₂	Coûts (-) / Avantages (+) en 2018	Somme actualisée sur 50 ans
Bilan de la pollution de l'air	- 0,1	- 1
Bilan des émissions de gaz à effet de serre	+ 0,1	+ 42
Total	0,0	+41

Par rapport à la situation de référence (sans aménagement), la mise en service de la liaison A89-A6 induira une augmentation du kilométrage total parcouru sur le réseau routier de la zone du projet. Dès lors, l'application normative des principes de monétarisation fixés par les documents de cadrage conduit à une augmentation du coût de la pollution en situation « avec A89-A6 ». Alors même que la circulation sera plus fluide, ce qui devrait se traduire par une diminution de la pollution.

En matière d'effet de serre, les émissions baissent en situation de projet en 2018 et à long terme par rapport à la référence. Ce gain est l'effet combiné de trois facteurs :

- les distances parcourues augmentent (certains véhicules sont prêts à effectuer un détour pour emprunter la nouvelle liaison, plus attractive) et auraient tendance à augmenter les émissions de gaz à effet de serre ;
- le projet permet de reporter du trafic de voies locales vers des voies structurantes sur lesquelles les consommations par kilomètre sont plus faibles.
- le projet permet de décongestionner le réseau réduisant ainsi la surconsommation liée à la congestion.

Ces deux derniers effets compensent l'augmentation des distances parcourues et expliquent les gains en termes d'émissions.

7.3.6. BILAN POUR LA COLLECTIVITÉ DE LA LIAISON A89 - A6

○ Synthèse des avantages

Le tableau ci-dessous consolide les bilans partiels détaillés dans les sections précédentes. Il montre que les principaux bénéficiaires de la liaison A89-A6 sont les usagers.

Par construction, le bilan pour la collectivité est la somme de ces bilans

En millions d'euros ₂₀₁₂	Somme actualisée en 2017
Infrastructure – Investissement	- 217
Infrastructure - Fonctionnement	- 53
Usagers de la route	+ 3 303
Sécurité	+ 79
Puissance publique	+ 42
Environnement	+ 41
Total (bénéfice actualisé)	+ 3 194

○ Les indicateurs synthétiques de la rentabilité socio-économique

Les indicateurs globaux de la rentabilité socio-économique de la liaison A89-A6 sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Indicateurs de rentabilité	Valeur
Bénéfice actualisé en 2017, en millions d'euros ₂₀₁₂ (1)	+ 3 194 M€
Taux de rentabilité interne – TRI	25,7 %
Taux de rentabilité immédiate – Trim	23%
Coût global de l'infrastructure nouvelle, en millions d'euros ₂₀₁₂ (coût d'investissement + coût d'entretien/exploitation) (2)	242,3M€
Bénéfice actualisé par euro dépensé = (1)/(2)	13,2

Le bénéfice actualisé est très fortement positif : les avantages socio-économiques apportés par la liaison A89-A6 compensent largement le coût de réalisation de celle-ci et ses coûts de fonctionnement.

Le projet est donc utile à la collectivité.

Le niveau du TRI (très sensiblement supérieur au seuil de 4%) confirme cette conclusion.

En outre, le taux de rentabilité immédiate (23,5%) est nettement supérieur au taux d'actualisation de 4% : cela traduit le fait que l'année optimale de mise en service est antérieure à l'année 2018. **Il est donc non seulement utile mais également urgent de réaliser le projet.**

7.3.7. TEST DE SENSIBILITÉ À LA RÉALISATION DU COL ET DE L'ANNEAU DES SCIENCES

Un test de sensibilité du bilan socio-économique a été réalisé sous l'hypothèse que les aménagements suivants seraient réalisés à l'horizon 2038 :

- Le contournement Ouest de l'agglomération Lyonnaise (COL) ;
- L'Anneau des Sciences ;
- Le déclassement en boulevard Urbain de l'autoroute A6-A7 en amont et en aval du tunnel de Fourvière.

Ces aménagements ont un impact sur l'organisation des trafics routiers sur l'ensemble du réseau de la région lyonnaise. Le réseau est alors moins saturé en 2038 que dans la situation de référence retenue précédemment pour l'élaboration du bilan socio-économique de base. Dans le présent test de sensibilité, l'avantage apporté par la réalisation de la liaison A89-A6 est donc moins important que dans le cas de base.

Cependant le projet reste largement rentable. Il présente en effet un TRI pour la collectivité de 22 % et un bénéfice actualisé de 1,39 milliards d'euros₂₀₁₂. La réalisation de ces infrastructures ne remet pas en cause l'intérêt et la rentabilité socio-économique de la liaison A89-A6.

7.4. LES EFFETS DE L'OPÉRATION A89-A6 SUR L'EMPLOI

7.4.1. IMPACT DU CHANTIER

Un chantier sollicite un ensemble d'emplois qui peuvent être des emplois créés ou des emplois déplacés, des emplois durables ou des emplois à durée limitée. On évoquera donc des emplois « mobilisés » par le chantier.

Sont pris en compte les emplois suivants :

- les emplois directs, tant sur le chantier (ouvriers, encadrement de chantier, etc.) qu'au siège des entreprises ; ils concernent les travaux mais également les études ;
- les emplois indirects, qui concernent :
 - o la fabrication des fournitures de chantier : matériaux de carrière, ciment, énergie, transport, services divers aux entreprises, etc.
 - o la production supplémentaire à l'amont du chantier des biens et services entrant dans la fabrication des fournitures de chantier non importées (ex : acier pour le béton armé, les glissières de sécurité),
- les emplois liés aux revenus distribués : ce sont les effets liés aux dépenses supplémentaires correspondant aux salaires versés au titre du chantier et aux salaires versés par les activités amont au chantier ; le supplément d'activités commerciales dans les domaines de l'alimentation, du logement, des loisirs, des transports, etc. va en effet lui-même mobiliser des emplois ; l'effet revenu intègre également les emplois liés à la contribution économique territoriale remplaçant la taxe professionnelle.

Pour estimer le nombre d'emplois x ans qui seront mobilisés par le chantier de la liaison A89-A6, on a appliqué au montant de l'opération les ratios figurant dans l'annexe 14 de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains mentionnée plus haut en section 1.1. Il s'agit donc nécessairement d'estimations moyennes.

L'unité de mesure est ici l'emploi x an. Son mode de calcul peut être illustré par l'exemple suivant : un ouvrier qui interviendrait dix-huit mois sur le chantier, un ingénieur participant à trois mois d'études du projet et un chauffeur d'engin intervenant également trois mois correspondraient au total à deux emplois x ans (1,50 emploi x an + 0,25 emploi x an + 0,25 emploi x an = 2,0 emplois x an).

Nature des emplois	Emplois x ans mobilisés
Emplois directs (sur le chantier et de siège)	700
Emplois indirects liés à la fabrication de fournitures	380
Emplois indirects amont au chantier	330
Effet revenu (ou effet multiplicateur)	470
Total	1 880

7.4.2. IMPACT DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION

Il s'agit ici d'évaluer les emplois mobilisés pour les besoins de l'entretien des ouvrages, de la chaussée et de la gestion de l'infrastructure : exploitation (société concessionnaire) et opérations de contrôles (forces de gendarmerie).

Dans le cas d'espèce, l'aménagement ne comporte pas d'aires de services (qui sollicitent également l'emploi local).

Compte tenu de son linéaire modeste, on évalue que l'entretien et l'exploitation de la liaison A89-A6 mobilisera un peu moins de deux emplois.