

Les transports dans la Région Urbaine de Lyon

L'ouverture de la ligne D du métro, le 3 septembre 1991, et le doublement concomitant de la desserte ferroviaire sur les lignes de la banlieue Ouest de Lyon, marquent une étape importante dans l'organisation des transports à Lyon. Cet événement concrétise la volonté des collectivités locales de répondre à la demande croissante de déplacements sur la Région Urbaine de Lyon (RUL) en offrant un véritable choix entre la voiture particulière et des transports collectifs performants.

Les difficultés de circulation dans l'agglomération lyonnaise ont longtemps été circonscrites à certaines heures et à quelques points singuliers comme le trop célèbre tunnel de Fourvière. Depuis quelques années toutefois, elles s'étalent dans le temps et dans l'espace, faisant craindre pour bientôt une situation de blocage préjudiciable au développement de l'agglomération et à la qualité de vie de ses habitants.

La situation géographique de Lyon sur le principal couloir Nord-Sud européen ajoute à la circulation générée par une agglomération de 1,2 million d'habitants des flux de transit de plus en plus importants. Fourvière, qui voit passer quelque 100.000 véhicules par jour, est un bel exemple de cette convergence de déplacements locaux et de flux d'échanges régionaux et internationaux: la moitié de 12.000 poids lourds qui empruntent le tunnel est en transit par rapport à l'agglomération, à l'inverse 3/5 des véhicules légers qui l'utilisent effectuent un déplacement dont l'origine et la destination sont situées à l'intérieur de l'agglomération.

Une demande de déplacement en forte croissance

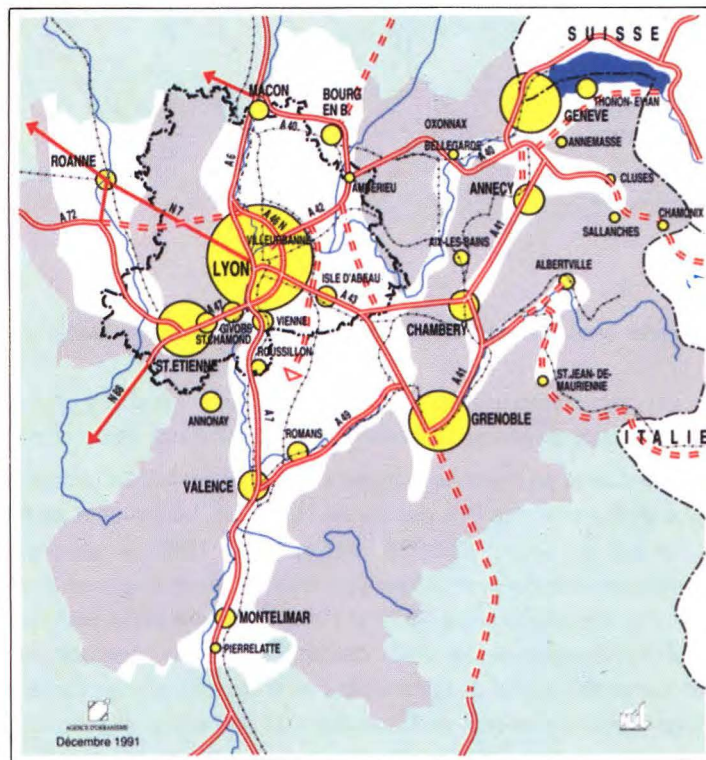
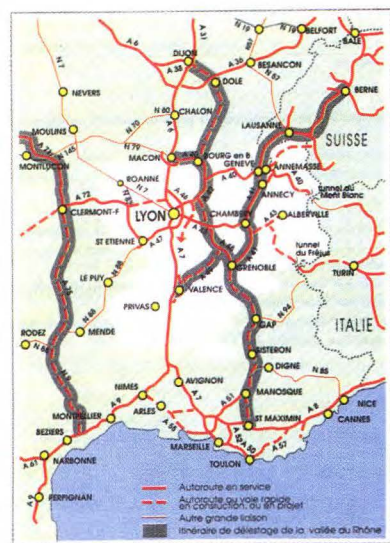
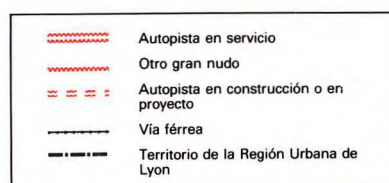
Une croissance urbaine plus étalée dans l'espace et un développement accéléré des échanges européens conjuguent leurs effets sur les conditions de circulation:

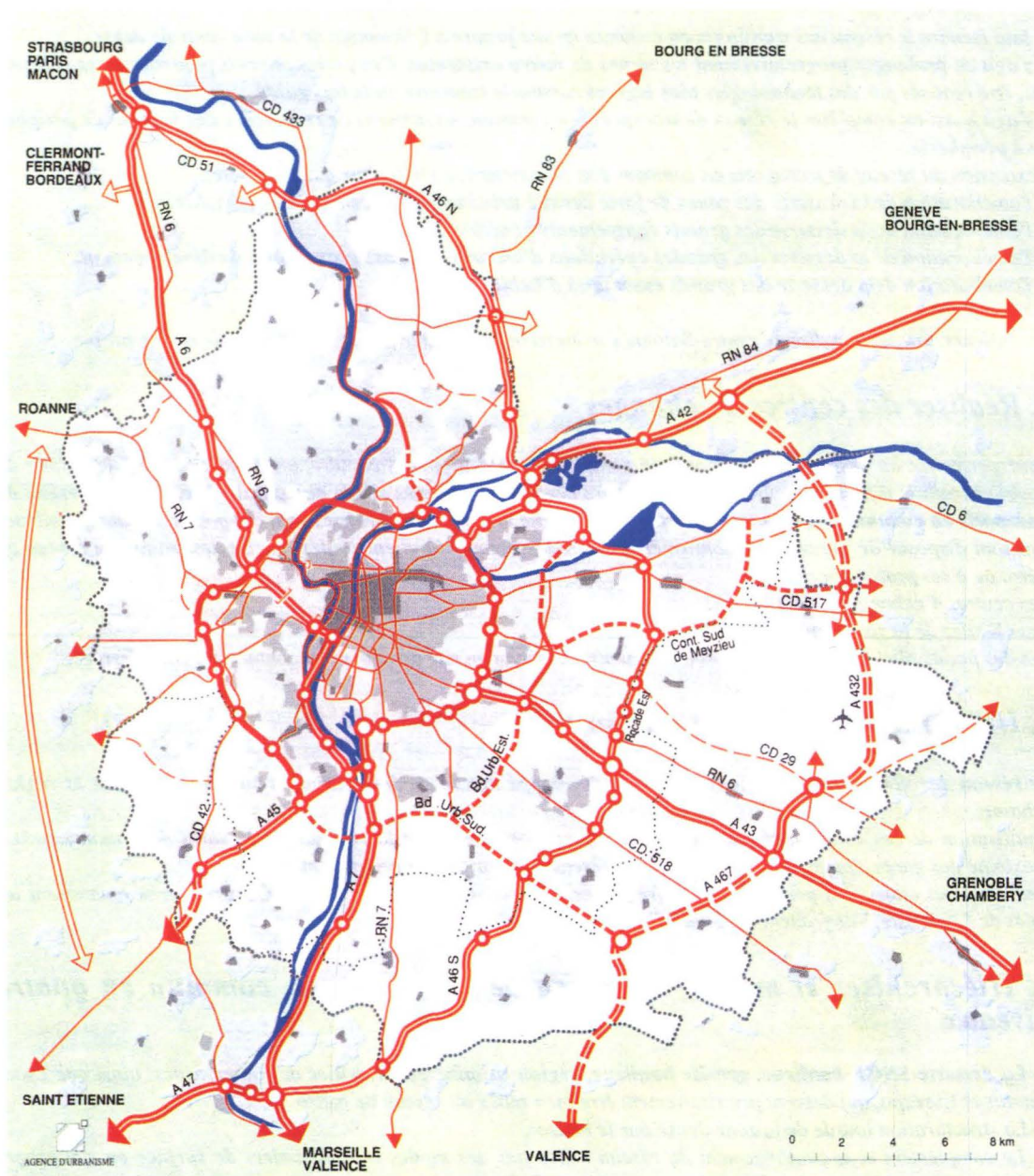
Grandes vías próximas a la aglomeración e itinerarios de descongestión del valle del Ródano.

La apertura el 3 de septiembre de 1991 de la línea D del metro y la simultánea duplicación del servicio ferroviario en las líneas de cercanías del oeste de Lyon, caracterizan una importante etapa en la organización de los transportes de esta ciudad. Este hecho materializa la voluntad de los colectivos regionales locales de responder a la creciente demanda de desplazamientos en la Región Urbana de Lyon (RUL) ofreciendo una posibilidad real de elección entre el coche particular y unos transportes colectivos eficaces.

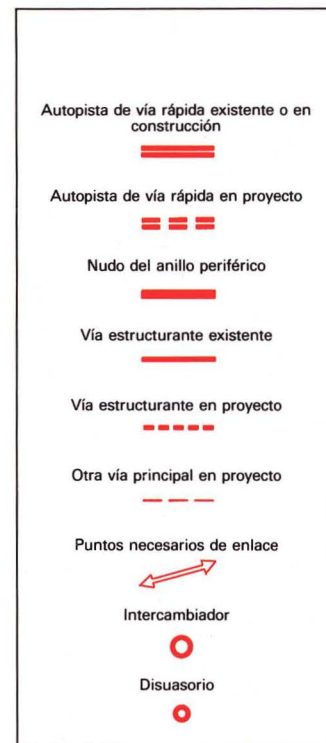
Las dificultades de circulación en el conglomerado de Lyon se habían circunscrito durante mucho tiempo a determinadas horas y a ciertas zonas puntuales, como el muy célebre túnel de Fourvière. Sin embargo, desde hace varios años, esas dificultades se han ido acrecentando en el tiempo y en el espacio, llegando a temer una situación próxima de bloqueo perjudicial para el desarrollo del conglomerado y la calidad de vida de sus habitantes.

La situación geográfica de Lyon en el principal corredor norte-sur europeo añade a la circulación generada por una aglomeración de 1,2 millones de habitantes, flujos de tránsito cada vez más importantes. Fourvière, testigo del paso de unos 100.000 vehículos diarios, es un buen ejemplo de esa convergencia de desplazamientos locales y de flujos de intercambios regionales e internacionales. Así, la mitad de los 12.000 camiones que pasan por el túnel se encuentran en tránsito por el conglomerado; a la inversa, las tres quintas partes de los vehículos ligeros que lo utilizan efectúan un desplazamiento cuyo origen y destino se sitúan en su interior.





Esquema viario de la aglomeración de Lyon.



● Comme dans beaucoup d'agglomérations, le développement urbain de Lyon est plus rapide en périphérie qu'au centre. La RUL compte 1,8 millions d'habitants en 1990 (hors bassin stéphanois), soit 120.000 de plus qu'en 1982 et une croissance annuelle supérieure à 0,8 %; l'agglomération de Lyon au sens strict, qui rassemble les deux tiers de cette population, n'accueille que le tiers de la croissance démographique de la RUL entre 1982 et 1990.

Le supplément de demande de déplacement généré par la croissance démographique et par l'augmentation générale de la mobilité est d'autant plus fort que les gains de population se font préférentiellement en périphérie d'un bassin d'emploi qui s'étend aujourd'hui sur 50 kilomètres de diamètre.

● L'intégration de la péninsule ibérique à la Communauté Européenne et, plus largement, la construction du grand marché européen du couloir Rhône-Saône; la croissance du trafic des poids lourds sur autoroute atteint 10 % par an, laissant présager la saturation très prochaine des principaux axes autoroutiers de la région.

Pour répondre aux besoins de déplacement dans la RUL, des investissements considérables ont été réalisés ou vont l'être au cours des prochaines années.

Les rocade routières

Depuis la mise en service des dernières sections de l'autoroute A 42, en direction de Bourg et Genève, Lyon est

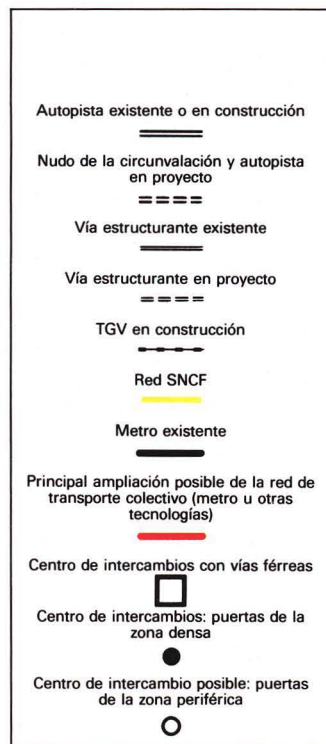
Fuerte crecimiento de la demanda de desplazamiento

Un crecimiento urbano más escalonado en el espacio y un acelerado desarrollo de los intercambios europeos conjugan sus efectos sobre las condiciones de circulación:

● Como en muchos conglomerados, el desarrollo urbano de Lyon es más rápido en su periferia que en el centro. La RUL cuenta en 1990 con 1,8 millones de habitantes (exceptuada la zona de Saint Etienne), es decir, 120.000 más que en 1982, y un crecimiento anual superior al 0,8 %. El conglomerado de Lyon en sentido estricto, en el que viven las dos terceras partes de esa población, sólo ha absorbido entre 1982 y 1990 la tercera parte del crecimiento demográfico de la RUL.

El suplemento de demanda de desplazamiento generado por el crecimiento demográfico y por el incremento general de la movilidad es tanto más fuerte cuanto que los aumentos de población tienen lugar preferentemente en la periferia de un núcleo de empleo que se extiende en nuestros días a lo largo de un diámetro de 50 kilómetros.

Esquema a largo plazo del sistema de transporte colectivo.

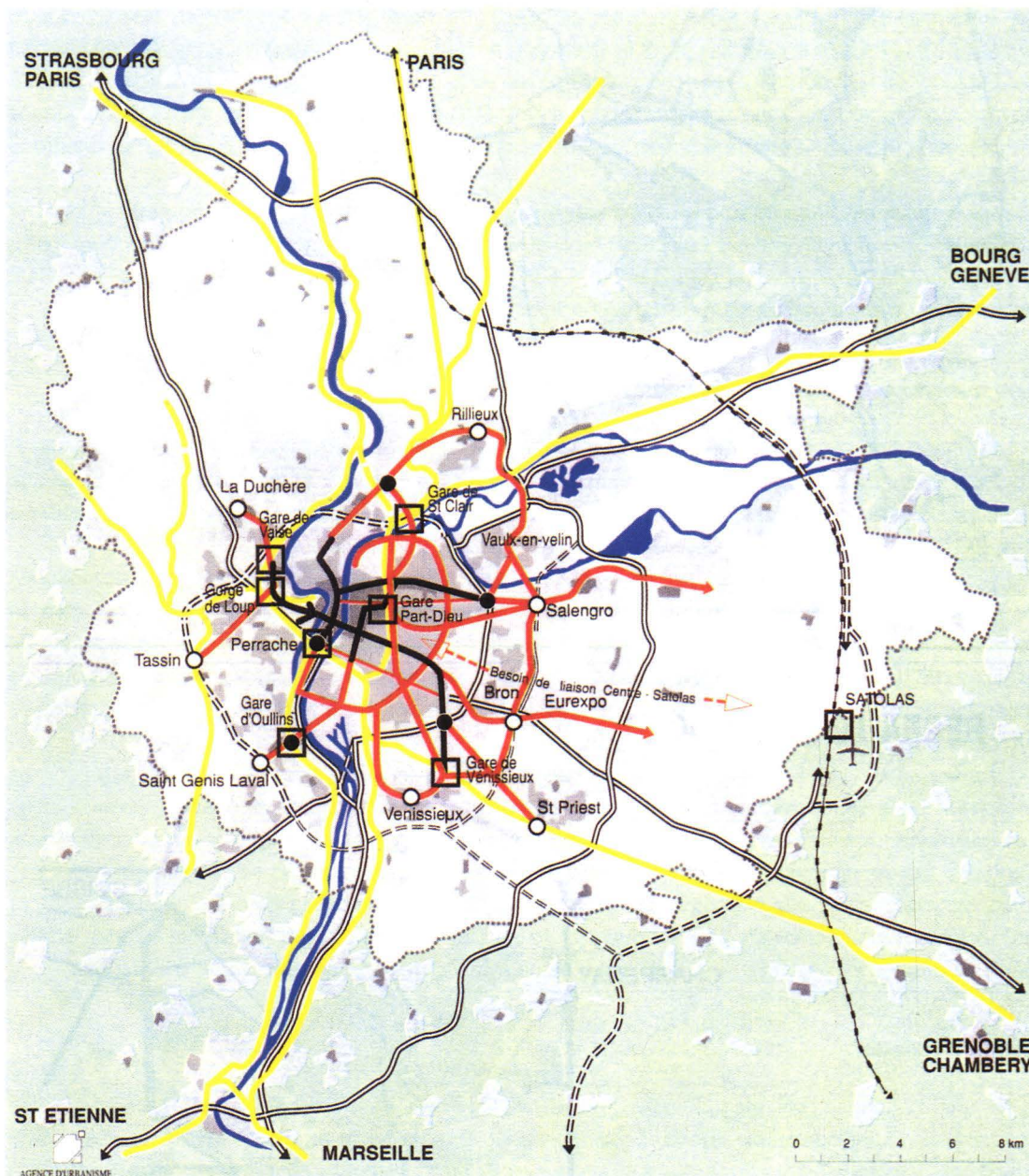


doté d'un bon réseau autoroutier en étoile; ces autoroutes convergent toutefois au centre de l'agglomération. La réponse à l'engorgement de celle-ci par le trafic de transit réside dans la réalisation d'un grand contournement autoroutier par l'Est, qui reliera entre elles l'ensemble des autoroutes rayonnant à partir de Lyon, d'A 6 au Nord à A 7 et A 47 au Sud, en passant par A 42 et A 43 à l'Est. En cours de réalisation sous la responsabilité de l'Etat et des sociétés concessionnaires des tronçons nord et sud, et avec le concours financier des collectivités locales, ce contournement autoroutier, d'un coût de 2,5 milliards de francs, sera en service fin 1991 pour sa partie nord, fin 1992 pour le reste.

Afin de mieux écouler le trafic interne à l'agglomération et à la RUL, le périphérique Est de Lyon sera complété, à l'initiative des collectivités locales, par un tronçon nord, qui sera réalisé pour 1995 sous le régime de la concession, puis un tronçon ouest; sera ainsi assurée une rocade complète de la partie la plus dense de l'agglomération.

Les transports collectifs lourds

L'impossibilité de faire face à la croissance des déplacements avec la seule voiture particulière, dont le trafic progresse d'environ 5 % par an, comme les atteintes que son usage illimité porte à l'environnement, ont conduit les autorités locales à décider un ambi-



● La integración de la Península Ibérica en la Comunidad Europea y, con carácter más general, la construcción del gran mercado europeo no han hecho sino reforzar el papel del importante eje de tránsito europeo del corredor Rhône-Saône; el aumento del tráfico de camiones por autopista alcanza un 10 % anual, lo que deja presagiar la próxima saturación de los principales ejes por autopista de la región.

Para responder a las necesidades de desplazamiento en la RUL se han realizado, o van a serlo en el curso de los próximos años, considerables inversiones.

Las circunvalaciones por carretera

Desde la apertura de los últimos tramos de la autopista A 42, en dirección a Bourg y Ginebra, Lyon se encuentra dotada de una buena red de autopistas en estrella. Esas autopistas convergen no obstante en el centro del conglomerado. La respuesta al estrangulamiento de éste por el tráfico de tránsito reside en la construcción de una gran autopista variante por el este, que unirá al conjunto de

las autopistas que irradian a partir de Lyon, de la A6 en el norte a la A7 a la A47 en el sur, pasando por la A42 y la A43 en el este. Esa autopista variante, en curso de construcción bajo la responsabilidad del Estado y de las compañías concesionarias de los tramos norte y sur, y con el concurso financiero de las colectividades locales, que tiene un coste de 2.500 millones de francos (unos 45.000 millones de pesetas) entrará en servicio a finales de 1991 en su parte norte y a finales de 1992 en cuanto al resto.

Para mejorar el tráfico interno en el conglomerado y en la RUL, la circunvalación este de Lyon se completará, por iniciativa de los colectivos locales, con un tramo norte, que estará finalizado en 1995 en régimen de concesión, y, seguidamente, por un tramo oeste. Se obtendrá así una completa circunvalación de la parte más densa del conglomerado.

Los transportes colectivos pesados

La imposibilidad de hacer frente al crecimiento de los desplazamientos exclusivamente mediante el coche privado, tráfico que aumenta aproximadamente un 5 % por año, al igual que los atentados que su utilización ilimitada representa para el medio ambiente, han impulsado a las autoridades locales a decidir un ambicioso plan de desarrollo de los transportes colectivos.

La inauguración de la línea D, que ha costado 6.000 millones de francos (unos 110.000 millones de pesetas) ha añadido 10 kilómetros a una red de metro que cuenta ya con una longitud de 26. El reforzamiento de los servicios ferroviarios de las cercanías oeste, que incluye la reapertura al tráfico de viajeros de 10 kilómetros de línea y la interconexión tren-metro en la estación Gorge-de-Loup, se inscriben en una perspectiva más amplia de crear a escala de la RUL un sistema de transporte colectivo atractivo, verdadera alternativa al coche particular.

La apertura en 1992 del extremo de la línea D hasta la estación ferroviaria de Vénissieux y las prolongaciones ya decididas de las líneas de metro, hacia la estación de Vaise y hacia Oullins especialmente, mejoran todavía más la malla de la red férrea, que se afirmará entonces como un elemento fuertemente estructurante de la RUL. Esas inversiones ferroviarias se ven acompañadas por la construcción de aparcamientos en las proximidades de las estaciones periféricas para incentivar la utilización del transporte colectivo. En el curso de los cinco próximos años, las colectividades locales deberán todavía invertir más de 1.000 millones de francos por año en transportes colectivos.

Las mercancías

La intermodalidad, vía elegida para los desplazamientos de personas, afecta, asimismo, a las mercancías. Es indispensable que prosigan los esfuerzos para hacer atractivos los demás medios de transporte y evitar que la carretera continúe incrementando su cuota de mercado hasta soportar la totalidad del tráfico. "Transporte combinado" y "carretera rodante" son soluciones que deben explotarse más ampliamente. Progresará la idea de un gran eje ferroviario francés norte-sur destinado exclusivamente a las mercancías, que es objeto de estudios de la SNCF (la RENFE francesa). La importancia del tráfico de tránsito por Lyon permite esperar del desarrollo de esas técnicas intermodales un efecto real sobre la fluidez de la circulación por carretera.

Finalmente, esta visión general de los grandes proyectos de transporte resultaría incompleta si no recordáramos las perspectivas de desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad y las inversiones realizadas en Satolas para hacer de este lugar una plataforma de apertura internacional de la región.

Del conjunto de esas enormes inversiones, los colectivos locales esperan una mayor calidad de vida para los habitantes de la región y un más rápido desarrollo económico.

tieux plan de développement des transports collectifs.

L'ouverture de la ligne D, qui a coûté 6 milliards de francs, a ajouté 10 kilomètres à un réseau de métro long désormais de 26. Le renforcement de la desserte ferroviaire de la banlieue ouest, incluant la réouverture au trafic voyageurs de 10 kilomètres de ligne et l'interconnexion train-métro à la station Gorge-de-Loup, s'inscrivent dans une perspective plus vaste de créer à l'échelle de la RUL un système de transport collectif attractif, véritable alternative à la voiture particulière.

L'ouverture de l'extrémité de la ligne D jusqu'à la gare ferroviaire de Vénissieux en 1992 et les prolongements de lignes de métro décidées, jusqu'à la gare de Vaise et vers Oullins notamment, amélioreront encore le maillage du réseau ferré, qui s'affirmera alors comme un élément fortement structurant de la RUL. Ces investissements ferroviaires sont accompagnés de la réalisation de parkings à proximité des gares de périphérie afin d'encourager l'utilisation du réseau lourd. Plus d'un milliard de francs par an seront encore investis par les collectivités locales dans les transports collectifs au cours des cinq années qui viennent.

Les marchandises

L'intermodalité, voie choisie pour les déplacements de personnes, vaut aussi pour le fret. Il est indispensable que les efforts soient poursuivis pour rendre attrayants les autres modes et éviter que la route ne continue d'augmenter sa part de marché jusqu'à supporter la totalité des trafics. "Transport combiné", "route roulante" sont des solutions qui doivent être exploitées plus largement: l'idée d'un grand axe ferroviaire français Nord-Sud dédié aux seules marchandises progresse et fait l'objet d'études de la SNCF. L'importance du trafic de transit à Lyon permet d'espérer du développement de ces techniques intermodales un réel effet sur la fluidité de la circulation routière.

Enfin, ce survol des grands projets de transport serait trop incomplet si n'étaient pas rappelés les perspectives de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse et les investissements réalisés à Satolas pour en faire la plateforme d'ouverture internationale de la région.

De l'ensemble de ces énormes investissements, les collectivités locales attendent plus de qualité de vie pour les habitants de la région lyonnaise et un développement économique plus rapide.

Charles Arathoon

*Director General Adjunto de los Servicios
de la Región Rhône Alpes*