



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

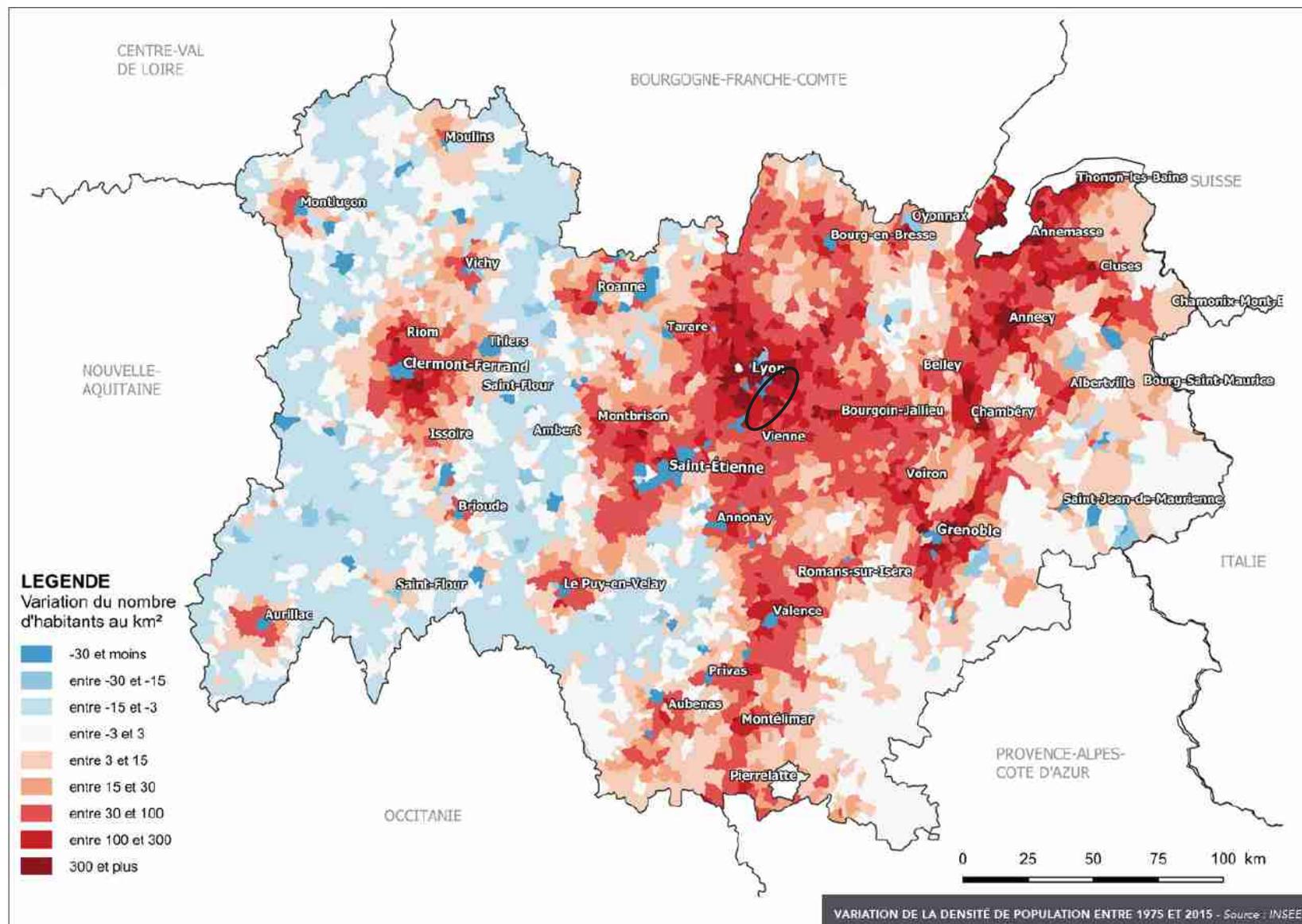
*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'A46 SUD ET DU NOEUD DE MANISSIEUX

Réunion du 6 juillet 2021 : intermodalité et perspectives

Caractéristiques et évolution du Sud-Est lyonnais et plus largement de l'aire métropolitaine lyonnaise

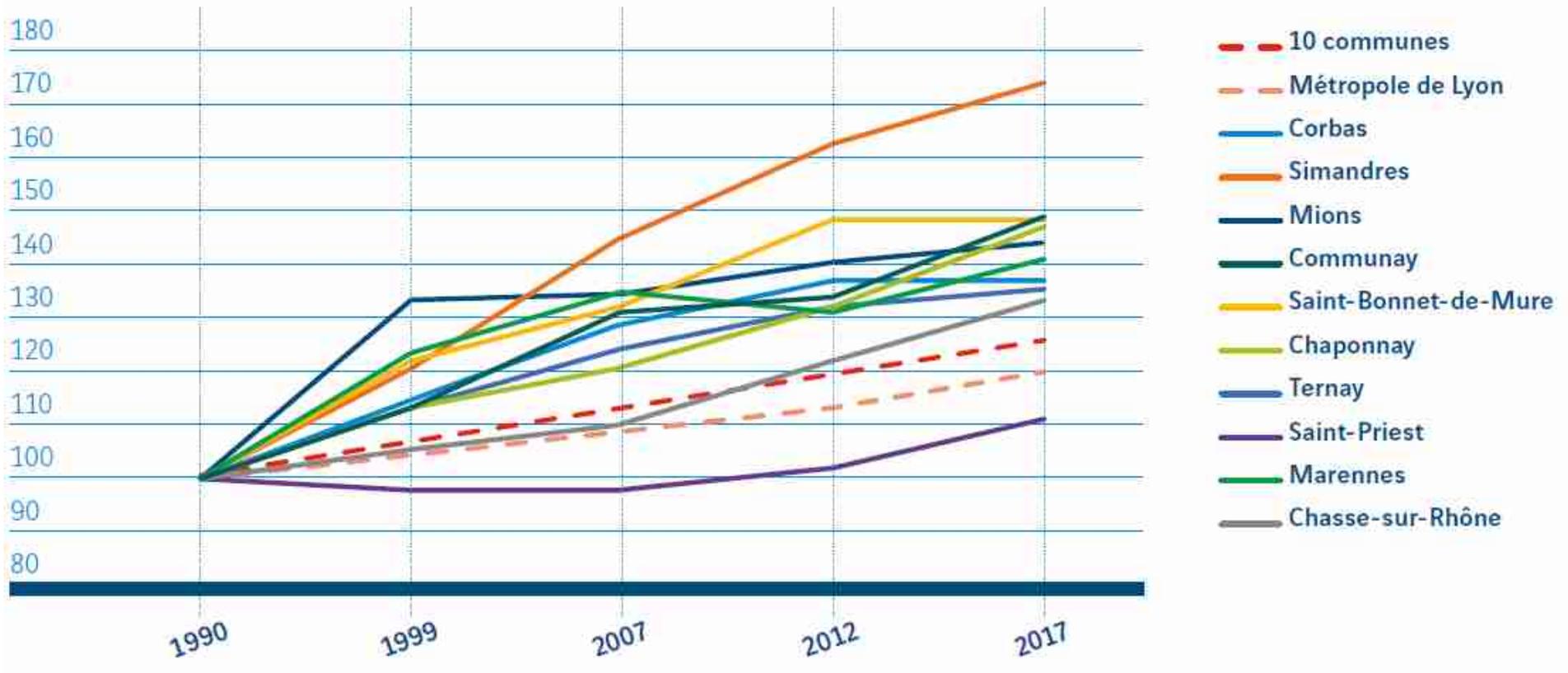
Croissance de la population des territoires de la région



Le Sud-Est de l'agglomération lyonnaise est l'un des territoires les plus dynamiques de la région en matière démographique

Croissance de la population des communes du Sud-Est lyonnais

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS DEPUIS 1990 (indice base 100)



Taux de croissance de la population :

+0,85 % par an dans les 10 communes du territoire

+0,68 % par an dans la métropole de Lyon

+0,68 % par an dans l'ensemble de la région

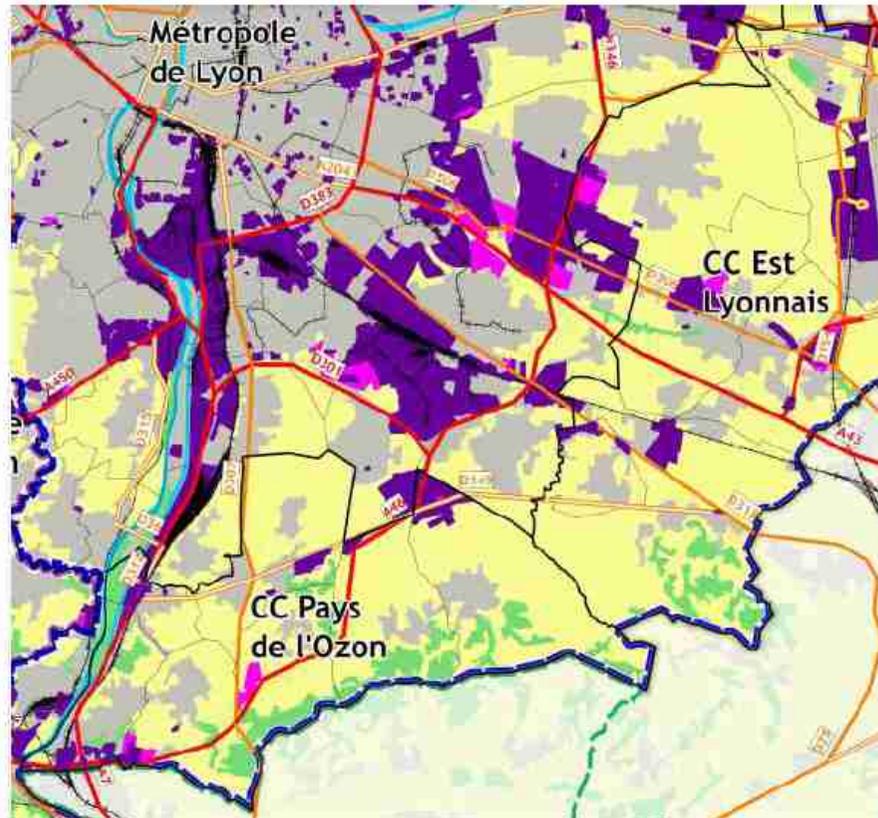
Dynamique économique du Sud-Est lyonnais

ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ZAE)

Zones d'Activités Économiques :
 Espaces constitués d'un ou plusieurs zonages d'urbanisme*, exclusivement dédiés à l'activité économique.

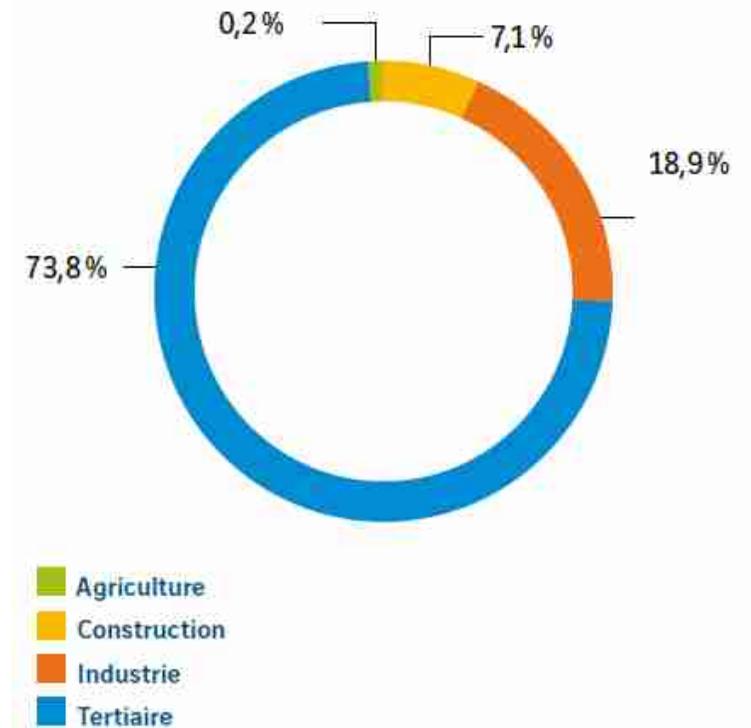
ZAE en projet :
 Espaces constitués d'un zonage d'urbanisme, exclusivement dédiés à l'activité économique, inscrits dans un PLU mais non investis.

* Les ZAE sont déterminées à partir des documents d'urbanisme approuvés en date de mars 2017.



Source : Observatoire des Zones d'Activités Économiques du Rhône (OZAR), 2017.

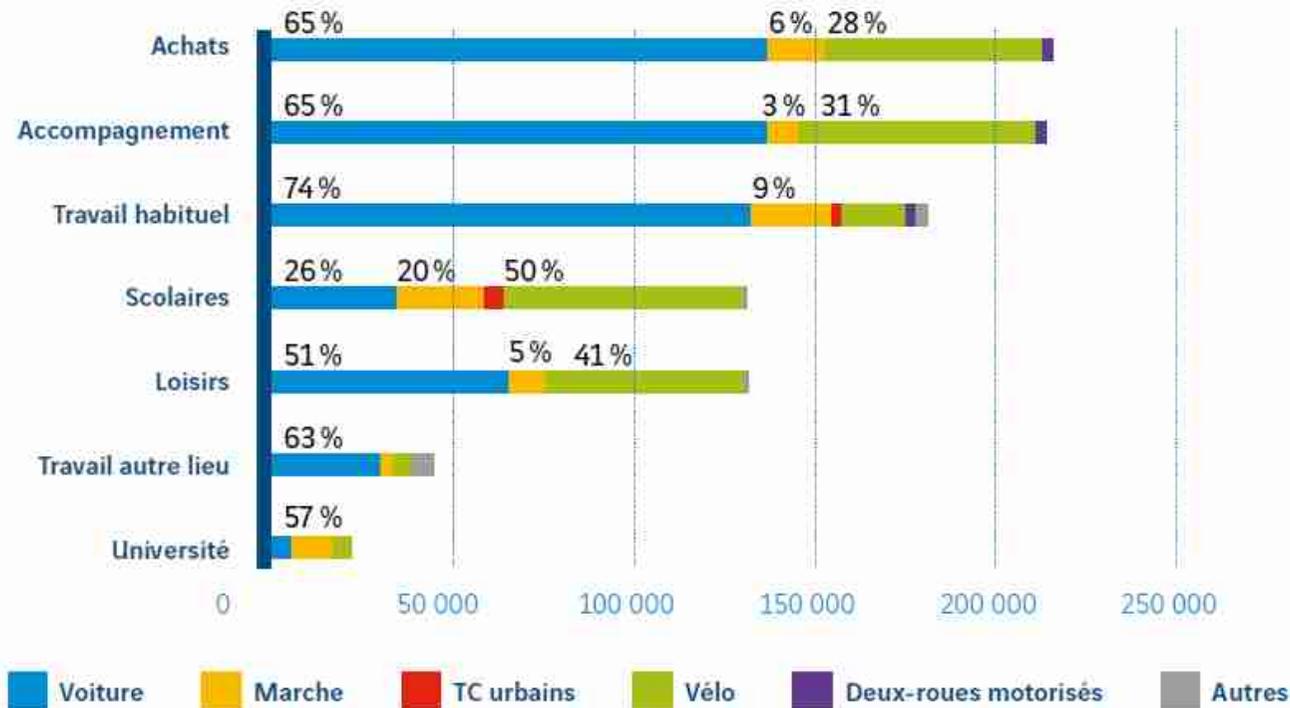
RÉPARTITION DE L'EMPLOI SUR LES 10 COMMUNES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (2017)



Source : INSEE.

Habitudes de déplacement du Sud-Est lyonnais

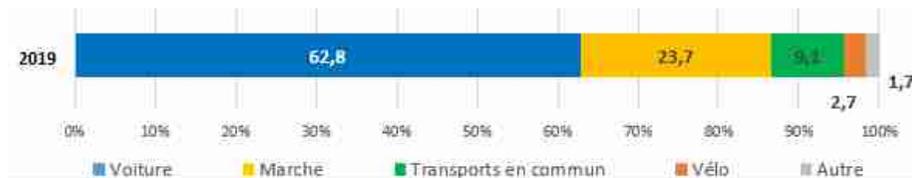
RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU SCOT LYONNAIS DANS ET À DESTINATION DE LA COURONNE DE LA MÉTROPOLE DE LYON SELON LE MODE PRINCIPAL ET LE MOTIF (TYPE ET NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)



Source : Enquête déplacements, Agence d'urbanisme de Lyon, 2015.

Couronne de la Métropole de Lyon : Métropole de Lyon hors Lyon-Villeurbanne

En France métropolitaine :



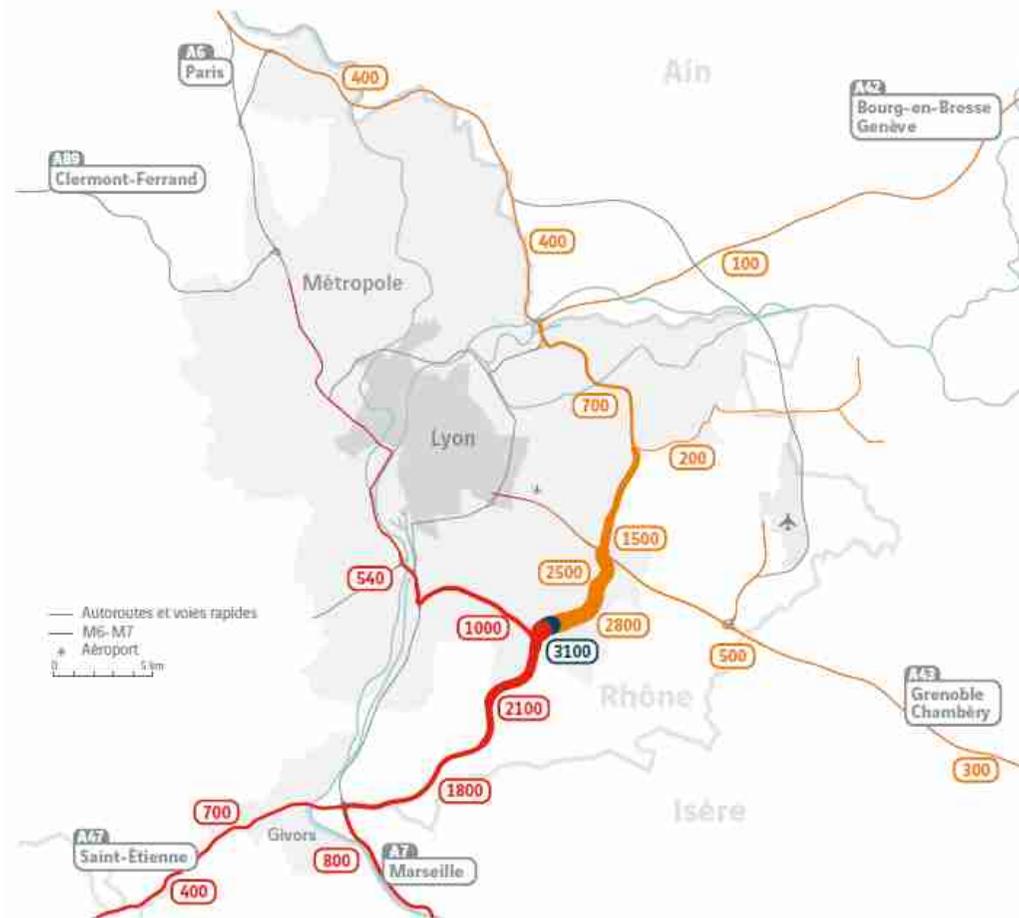
Source : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019

Utilisation et trafics de l'A46 Sud

Utilisation et trafics de l'A46 Sud

L'ORIGINE ET LA DESTINATION DU TRAFIC

Le modèle Modely permet de mieux comprendre les flux empruntant l'A46 Sud.



Répartition des origines et destination des véhicules passant sur l'A46 Sud dans le sens sud-nord entre les échangeurs 13 et 14 à l'heure de pointe du matin, en 2016.

Entre 35 et 40 % du trafic de l'A46 Sud est en lien avec le Sud-Est lyonnais

Plus largement, plus de 60 % du trafic de l'A46 Sud est en lien avec l'agglomération lyonnaise.

Les poids-lourds représentent entre 17 et 24 % du trafic de l'A46 Sud.

Entre 30 et 40 % selon les sections sont en lien avec l'agglomération lyonnaise

Entre 60 et 70 % sont en transit par rapport à l'agglomération lyonnaise

Caractéristiques et évolution du transport de marchandises

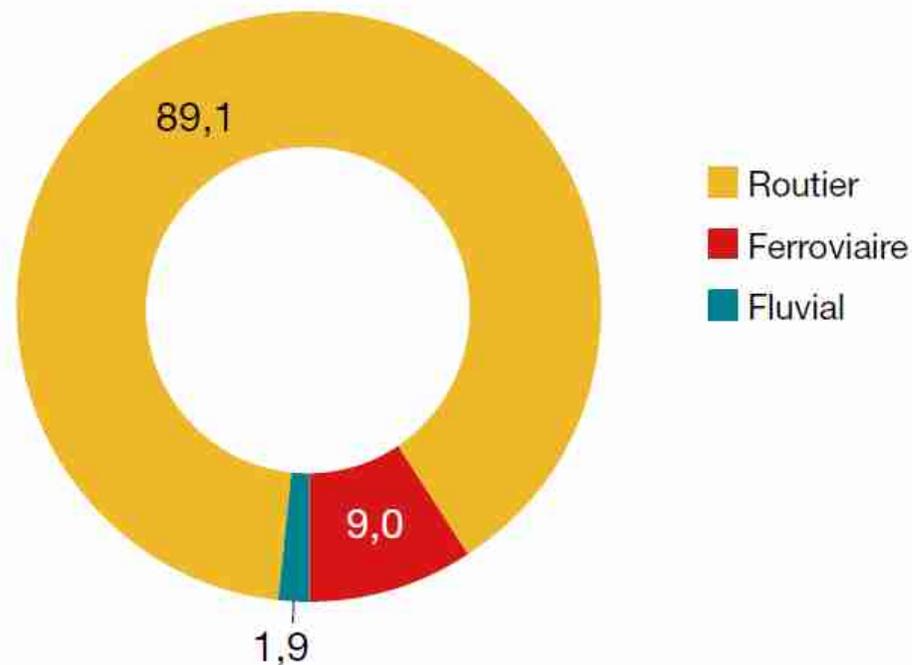
Evolution du transport intérieur terrestre de marchandises en France (tonnes-kilomètres)

+1,1 % entre 2003 et 2018 : rattrapage en 2018 du niveau de 2003 suite à la crise de 2008

+7,2 % entre 2013 et 2018

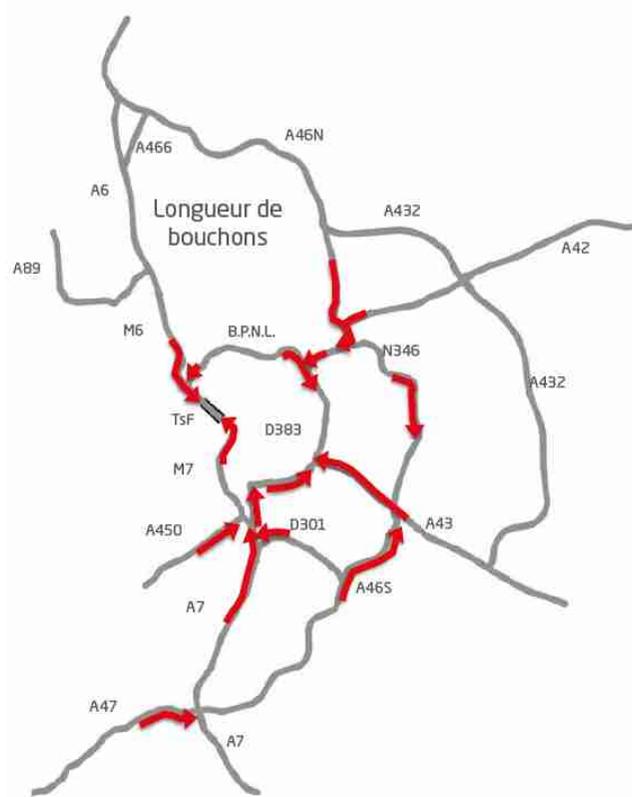
PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2018

En %

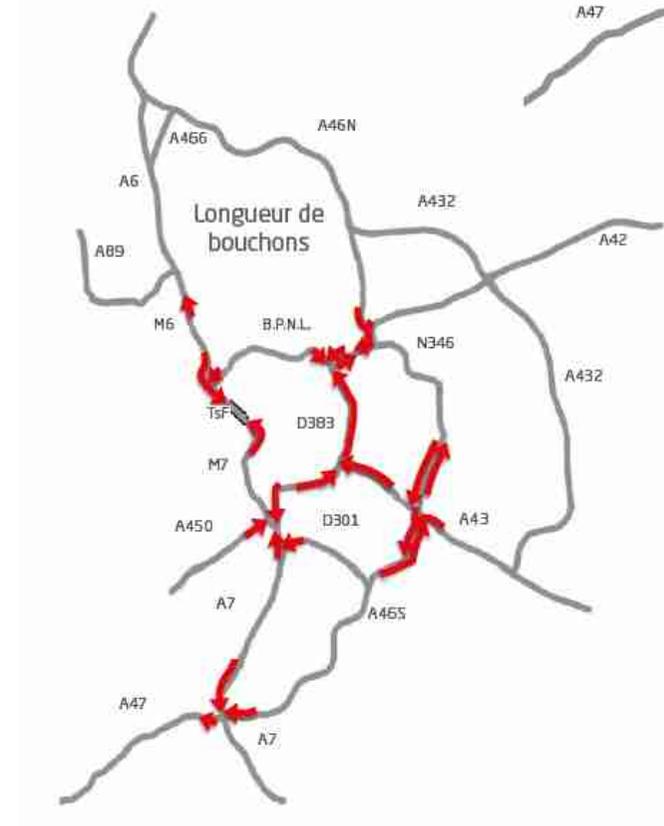


Source : SDES, CCTN 2019

Aggravation prévisible des congestions sur l'A46 Sud



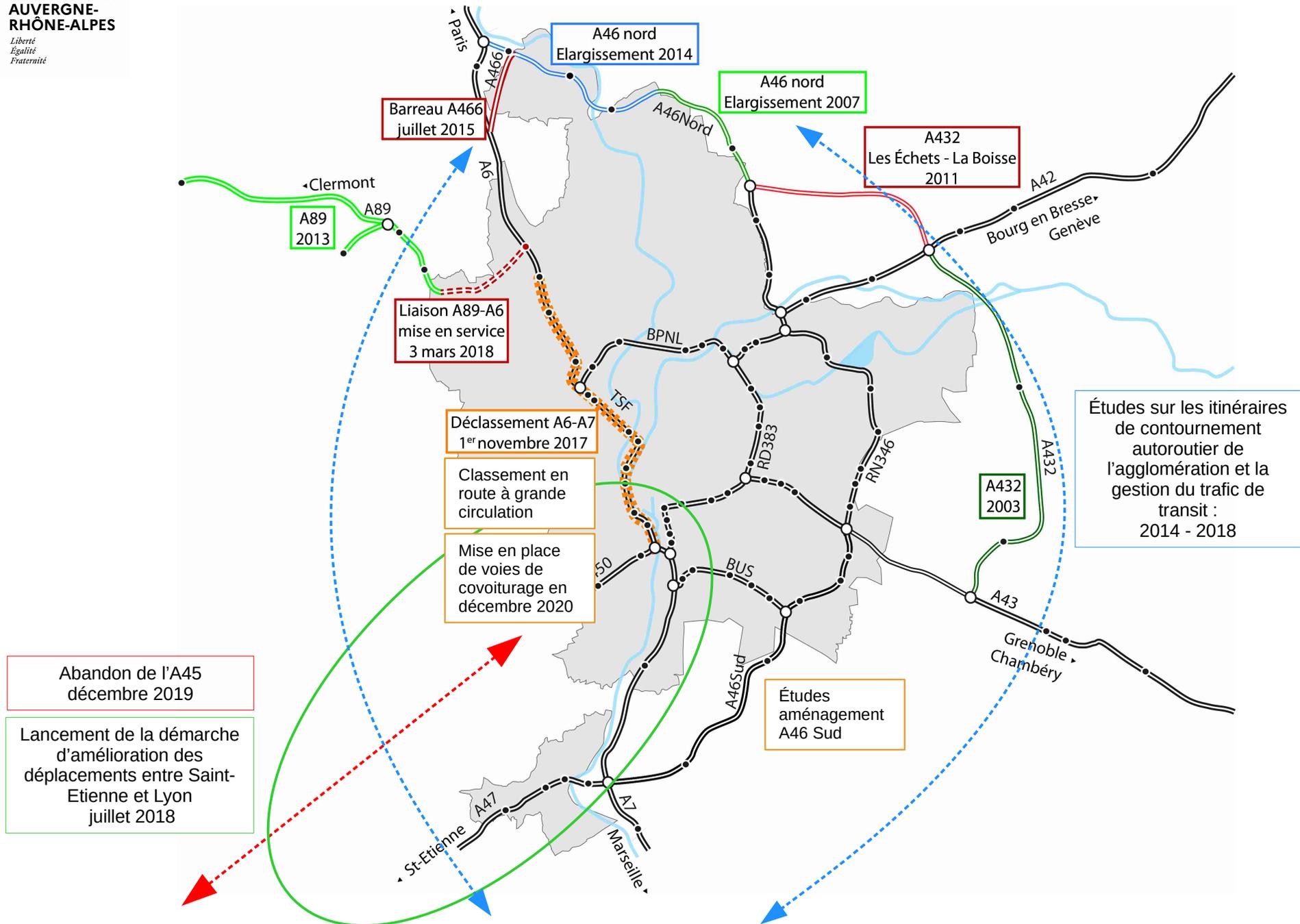
Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir

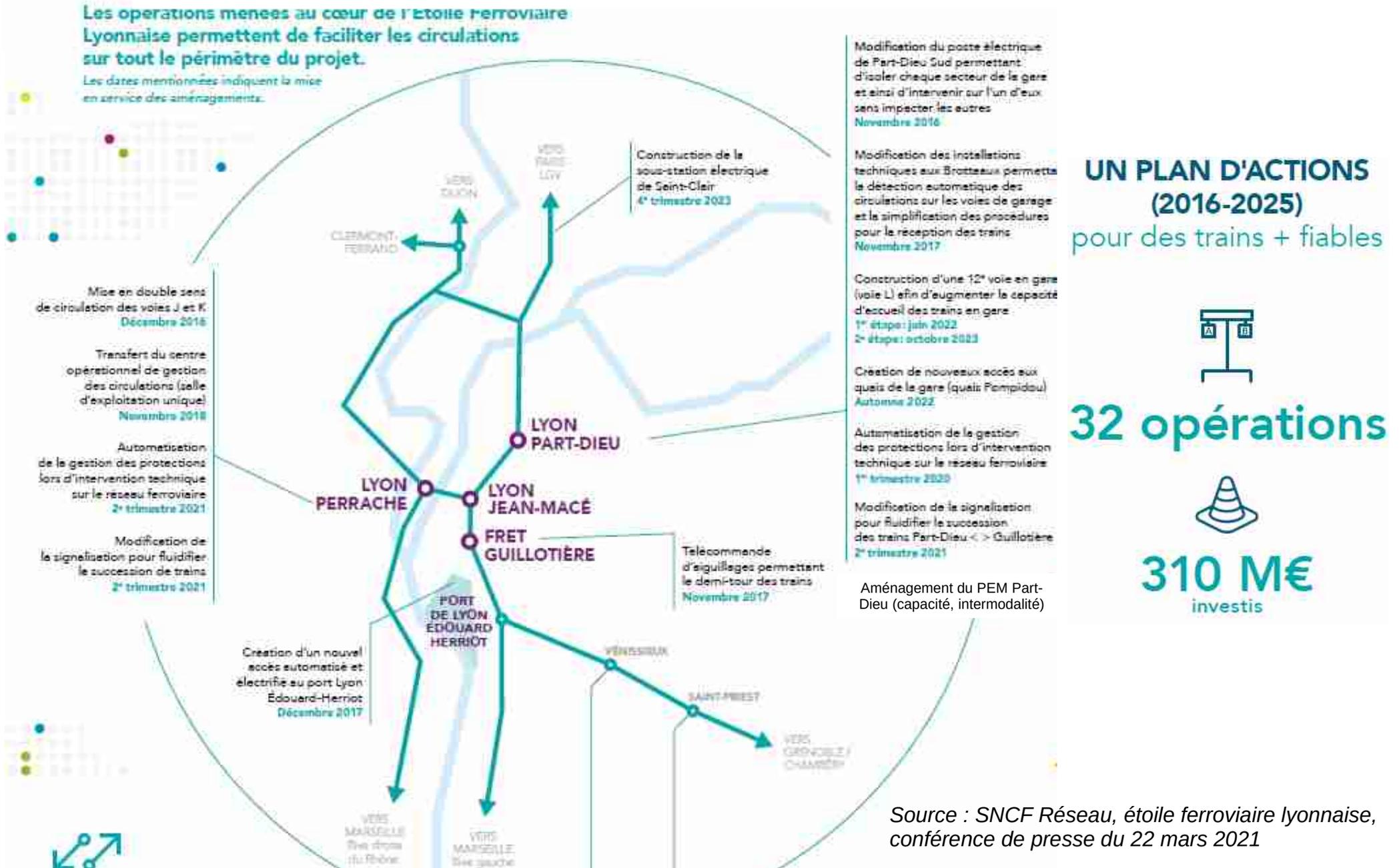
Au regard des fortes congestions quotidiennes de l'A46 Sud, du dynamisme du Sud-Est de l'agglomération lyonnaise et de la poursuite prévisible de la croissance du trafic de marchandises aux échelles nationale et européenne, il est nécessaire, afin de préserver l'attractivité du Sud-Est de l'agglomération, d'agir sur l'ensemble des modes de transport.

Evolution du réseau autoroutier de l'agglomération lyonnaise

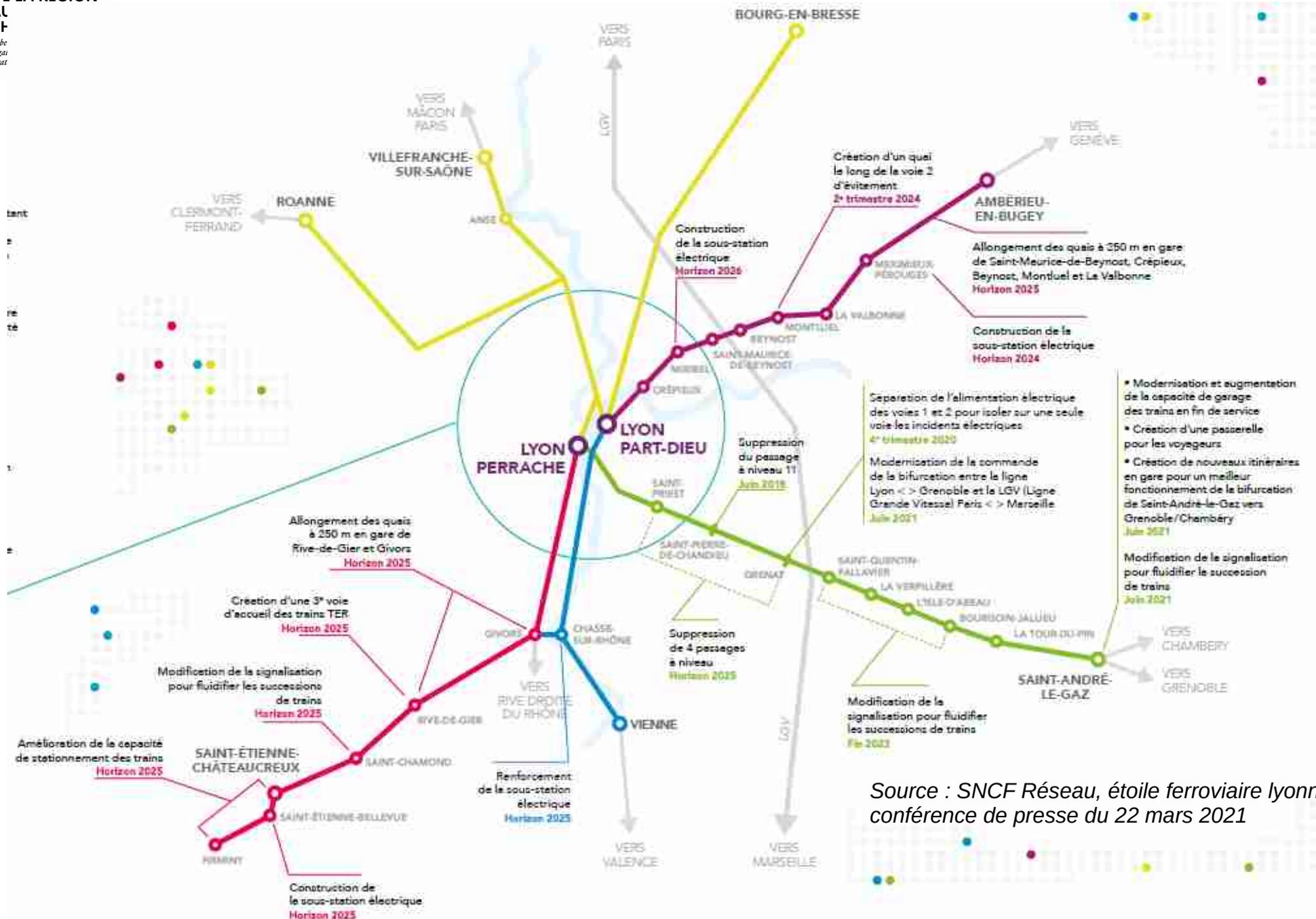


Démarches structurantes de mobilité de l'agglomération lyonnaise

Plan de mobilisation 2015-2025 de l'étoile ferroviaire lyonnaise (1/2)

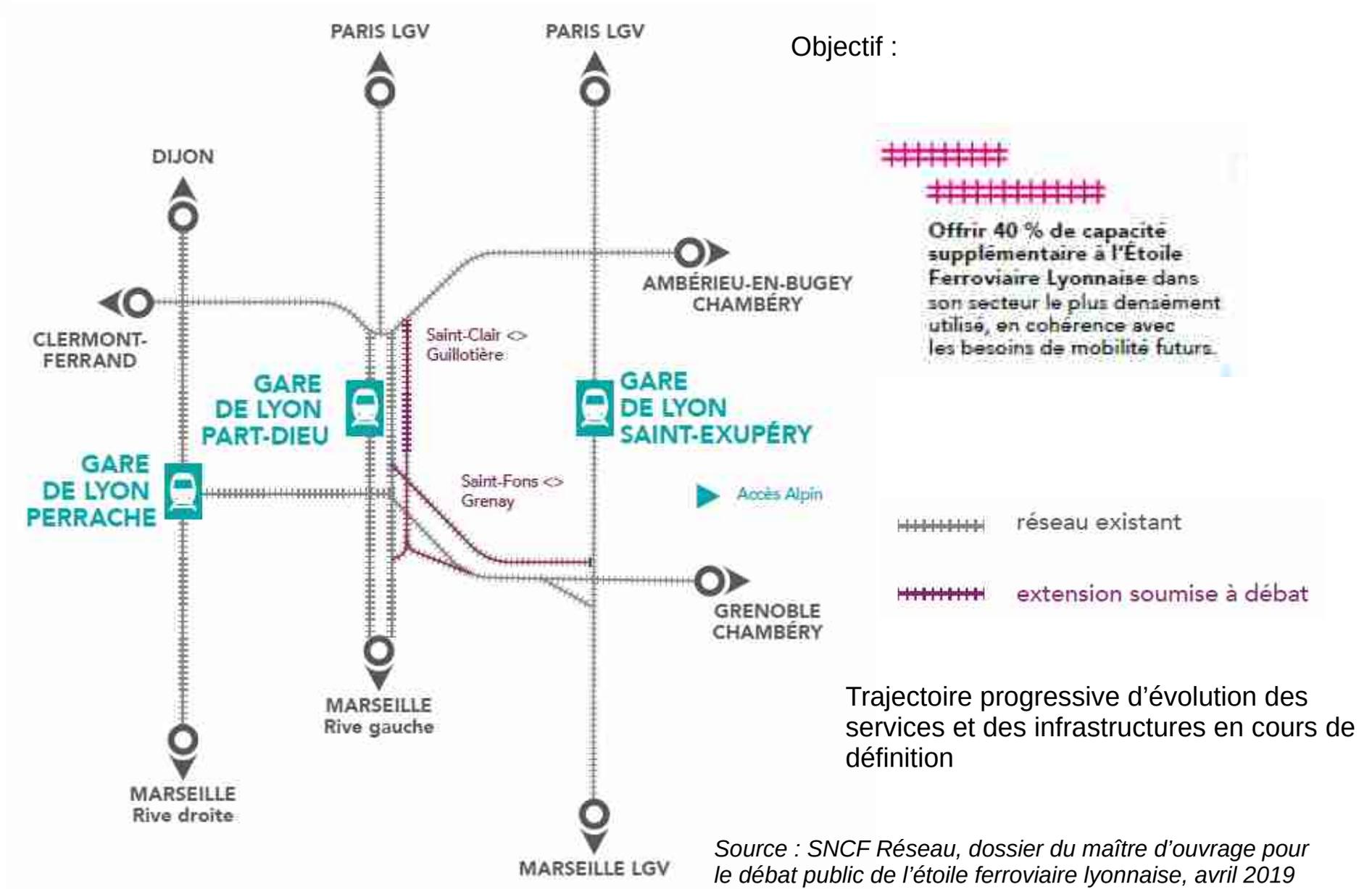


Plan de mobilisation 2015-2025 de l'étoile ferroviaire lyonnaise (2/2)



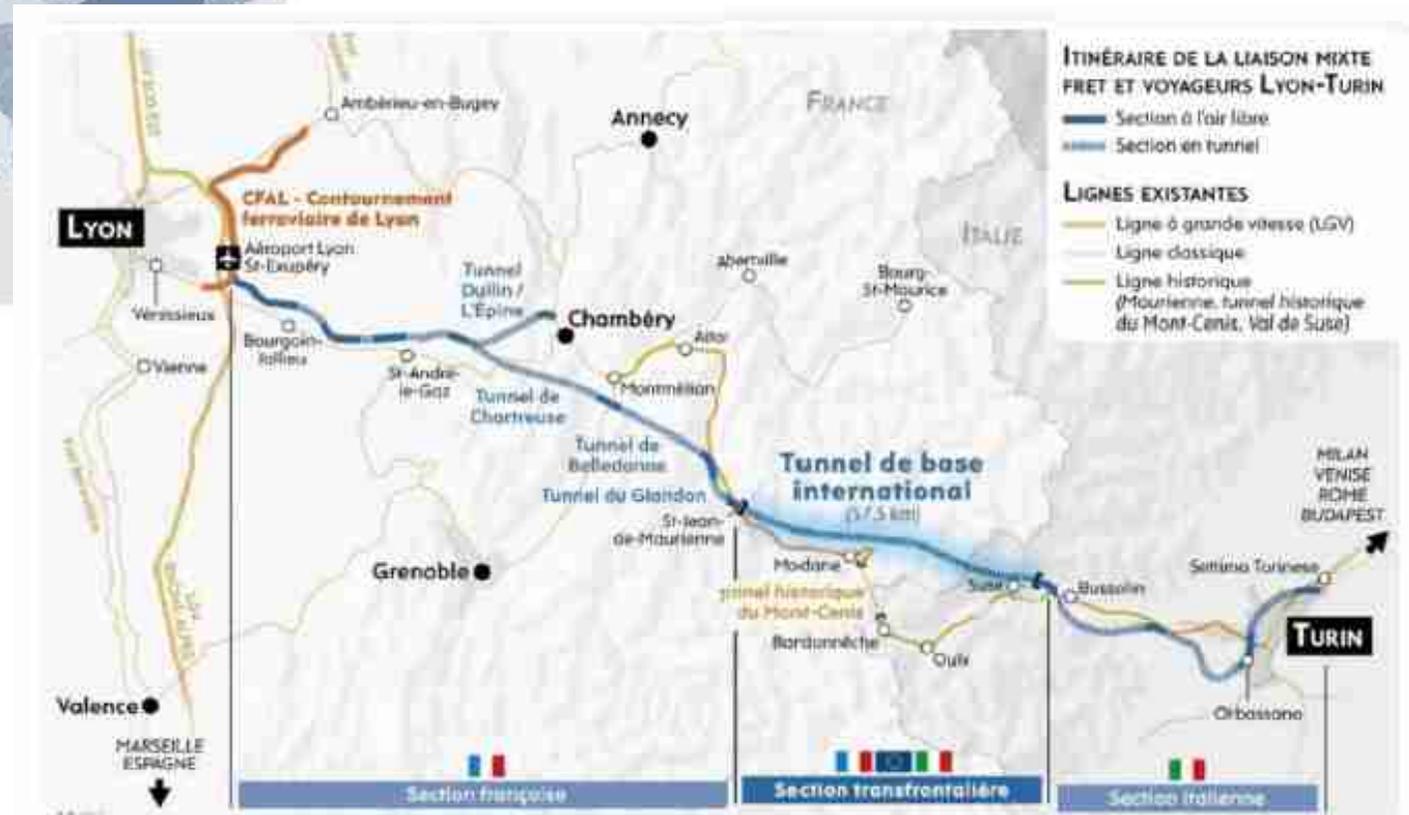
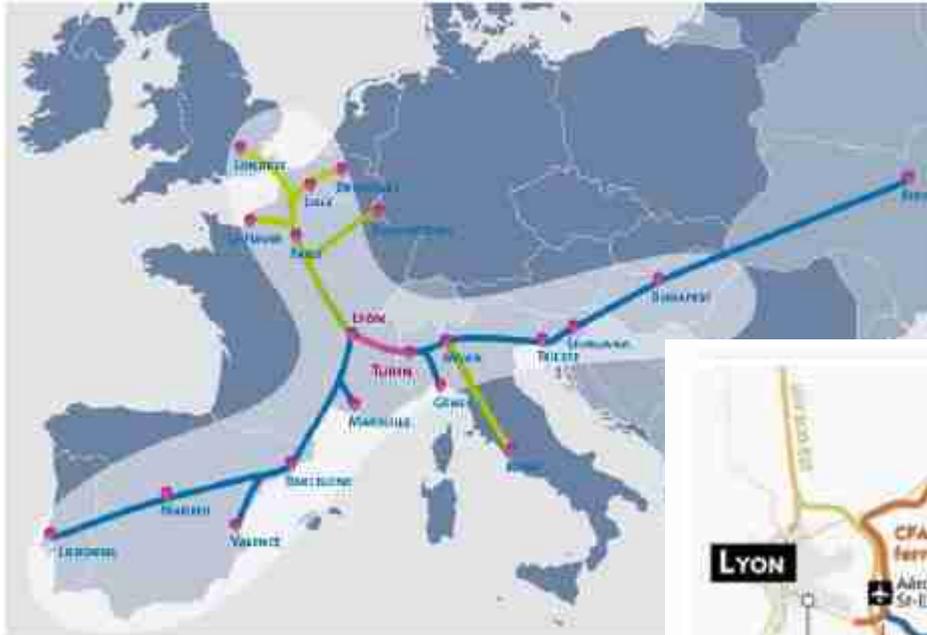
Source : SNCF Réseau, étoile ferroviaire lyonnaise, conférence de presse du 22 mars 2021

Projet d'aménagement de l'étoile ferroviaire lyonnaise soumis au débat public en 2019

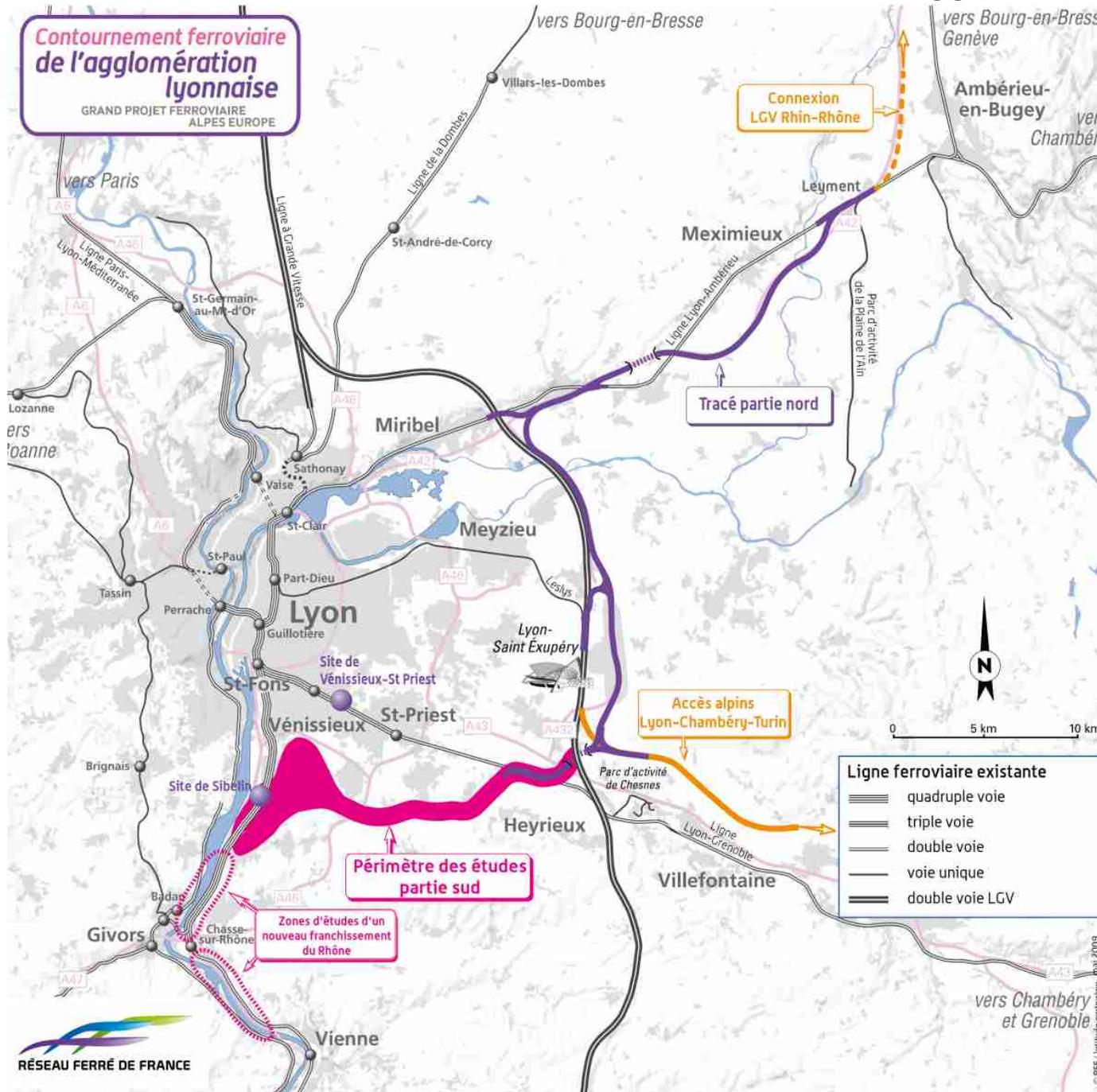


Fret ferroviaire : liaison Lyon - Turin

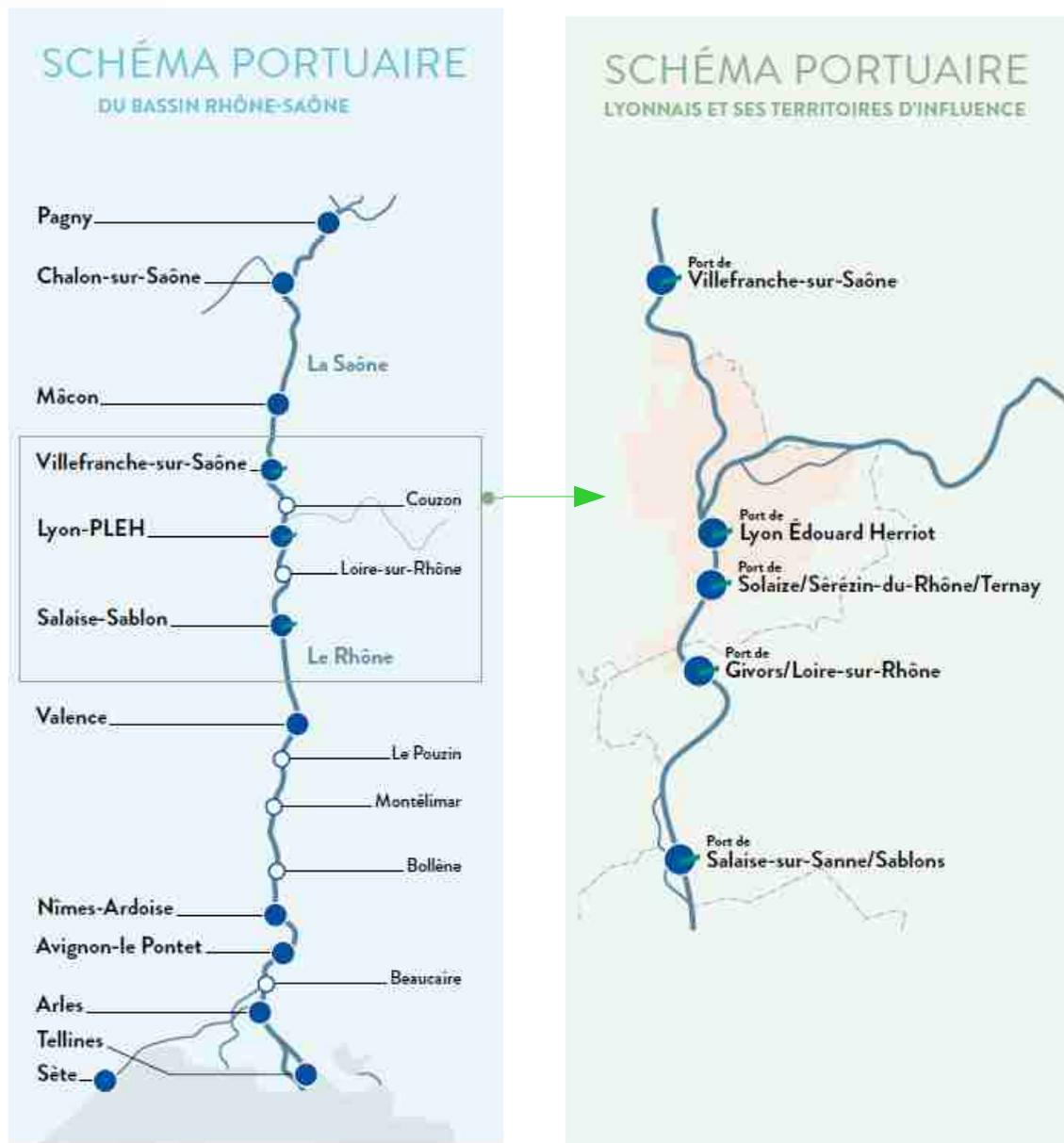
Consistance du projet : créer un franchissement Est-Ouest de l'arc alpin



Fret ferroviaire : contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise



Trajectoire de réalisation en articulation avec les accès français du Lyon – Turin en cours de définition



Un convoi poussé équivaut à 200 camions

Au cœur de l'axe Rhône-Saône, la région et l'agglomération lyonnaise sont reliées au Grand Port Maritime de Marseille et au port de Sète par une infrastructure fluviale à grand gabarit de qualité.

Un schéma portuaire de Villefranche-sur-Saône à Salaise-Sablons a été adopté en 2015 et fixe les orientations de développement de ces ports.

Le port de Lyon est un maillon essentiel de l'axe Rhône-Saône avec 12 Mt de marchandises manutentionnées, dont 130 000 conteneurs.

Développement des transports en commun, d'autres services de mobilités et du vélo



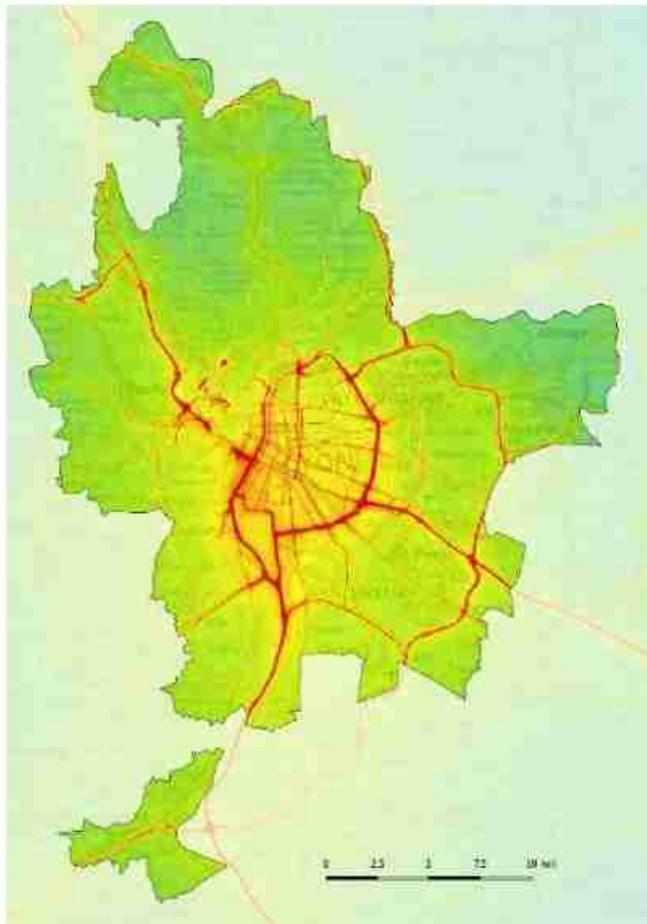
Couverture intégrale du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité au 1er juillet 2021 pour développer de nouveaux services locaux de mobilité

Création au 1er janvier 2022 de l'établissement public se substituant au Sytral et étendu à tout le département du Rhône

En complément, un plan vélo annoncé par le gouvernement en septembre 2018 avec un objectif de tripler la part modale du vélo d'ici à 2024 et avec des dispositifs d'appel à projets pour participer au financement des projets de voies cyclables des collectivités (4e édition en cours)

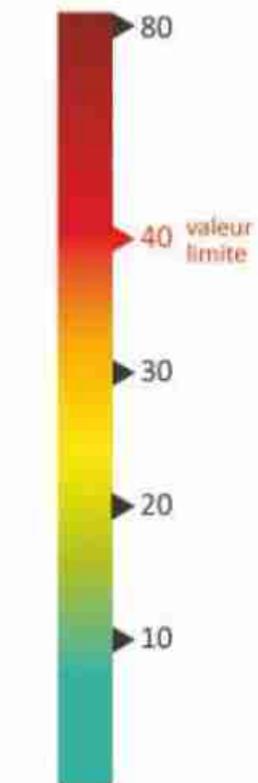
Présentation synthétique des enjeux de qualité de l'air

Présentation synthétique des enjeux de qualité de l'air

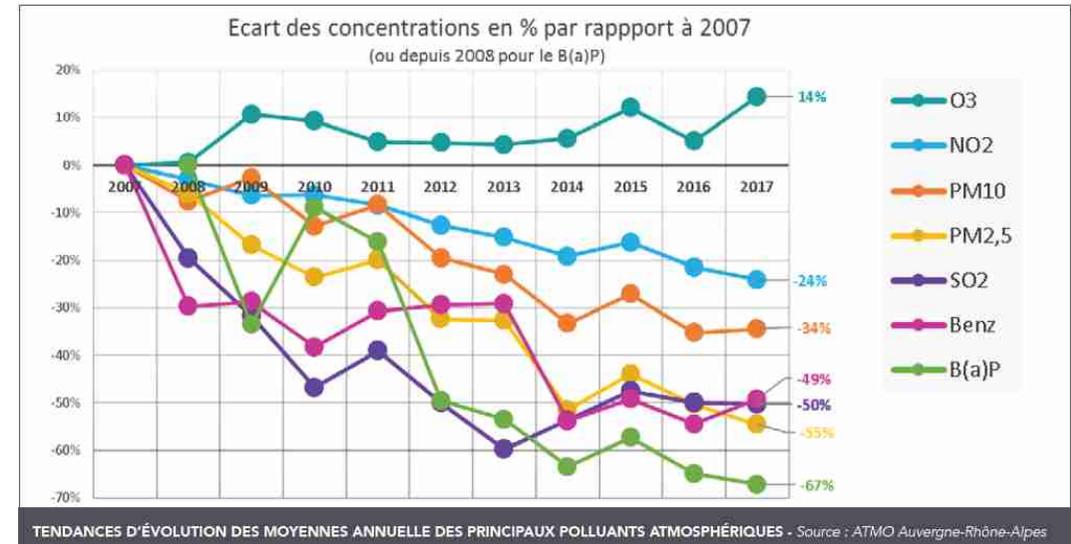


Source Atmo 2020

Moyenne annuelle
de NO₂ en µg.m⁻³



Combine 2018.rfa

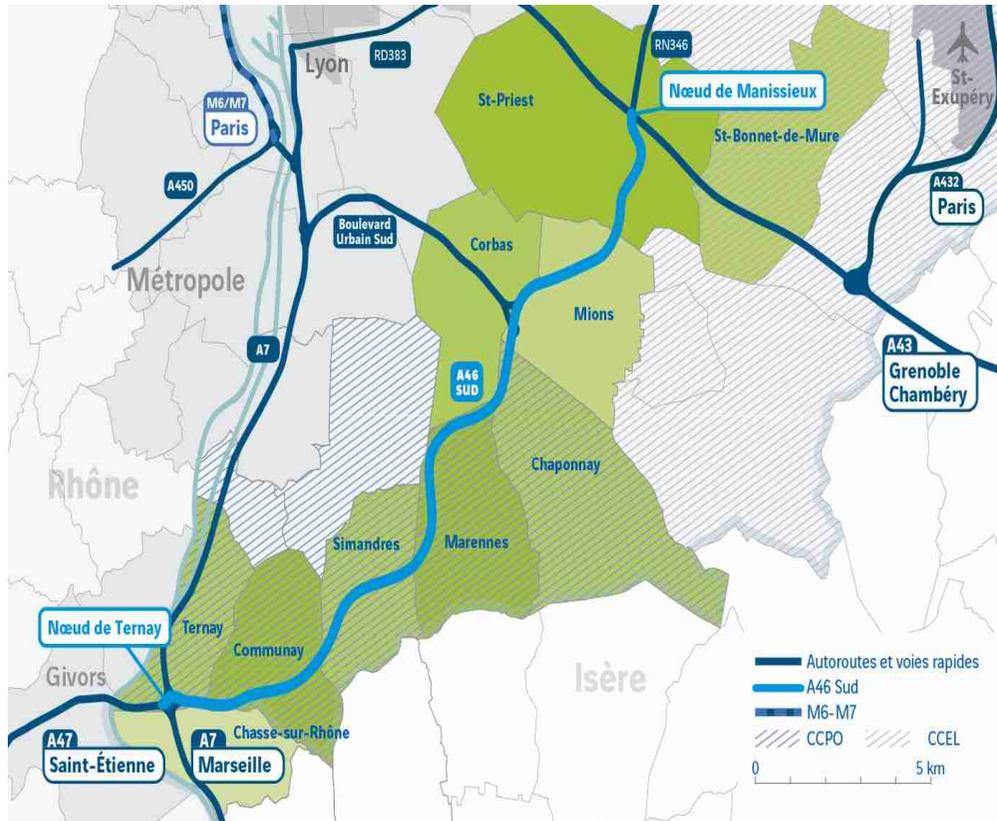


La qualité de l'air est en constante amélioration depuis 2007 en région à l'exception de l'ozone

Des dépassements des valeurs réglementaires restent constatés en particulier pour les NO₂ en bordure des grands axes de circulation comme l'A46 sud

A46 Sud : un projet utile et cohérent avec les démarches engagées

A46 Sud : un projet utile et cohérent avec les démarches engagées



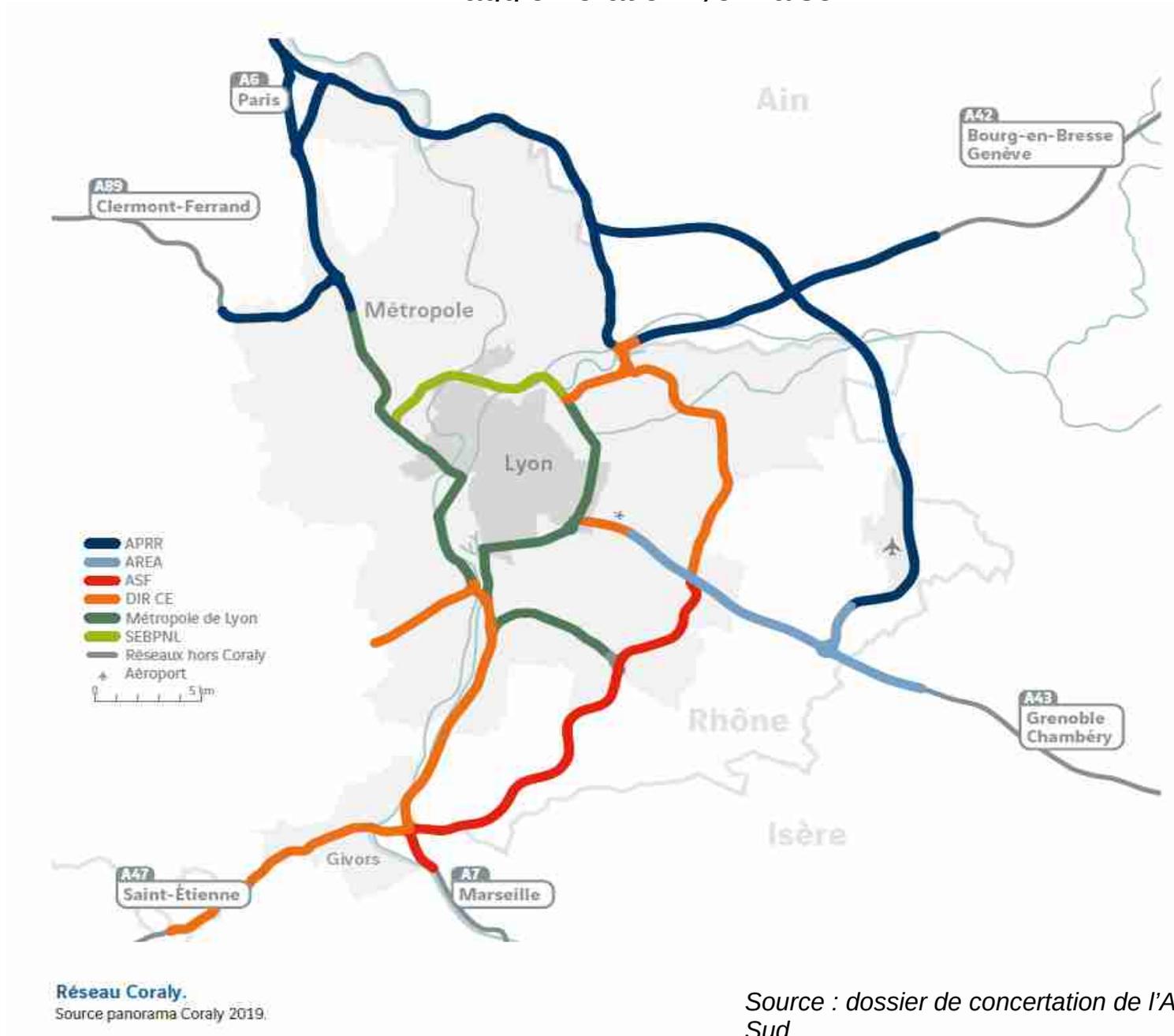
Un aménagement répondant aux problématiques de congestion quotidienne liées à un intense trafic routier majoritairement local ou en lien avec l'agglomération lyonnaise

Un projet cohérent et complémentaire avec les autres démarches structurantes de mobilité sur l'agglomération et compatible avec une vision de long terme d'un grand contournement autoroutier par l'ouest ou par l'est

Une opportunité pour renforcer la pratique du covoiturage, les offres de transports en commun et les itinéraires pour le vélo sur le territoire

Annexes

Carte des gestionnaires du réseau routier structurant de l'agglomération lyonnaise



Fret ferroviaire : liaison Lyon - Turin

Les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès (dit accès français) au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ont été déclarés d'utilité publique en 2013.

Une décision ministérielle du 4 avril 2019 a institué un comité de pilotage des accès français sous la présidence du Préfet de région, assisté du CGEDD. Elle confie à SNCF Réseau la mission d'engager un programme d'études visant à revoir les aménagements à réaliser sur les voies d'accès au tunnel de base franco-italien (sur la ligne existante à court terme et sur la ligne nouvelle à plus long terme).

Depuis juin 2019, une démarche de projet co-construite a été engagée pour définir de manière partenarial, un phasage de réalisation progressive des lignes nouvelles en complémentarité avec l'aménagement de la ligne existante

A partir des attentes exprimées par les partenaires en comité technique, 5 scénarii de développement de l'infrastructure nouvelle ont été élaborés.

Une concertation des membres du comité de pilotage, engagée en décembre 2020, a permis de retenir 3 scénarii. Ces trois scénarios de ligne nouvelle ainsi que les aménagements à réaliser sur la ligne existante – Dijon-Chambéry-Modane - seront approfondis dans le cadre des études d'exploitation, socioéconomiques et de définition à réaliser.

Fret ferroviaire : stratégie nationale fret et plan de relance

Comme en a disposé la loi d'orientation des mobilités, une stratégie nationale fret est en cours d'élaboration

Au sein de l'enveloppe de 4,7 Md€ du plan de relance dédiée au ferroviaire, 1 Md€ sont consacrés au fret :

500 M€ d'engagement de l'État et 500 M€ de cofinancements attendus notamment des collectivités et de l'Union européenne

Objectif : maintenir et développer le fret ferroviaire

Le plan de relance comprend en outre 210 M€ pour financer les surcoûts liés à une meilleure prise en compte par SNCF Réseau des circulations fret dans les travaux

Décomposition du 1 Md€ par type de projet :

	Montant enveloppe	Taux co-financement cible Etat
Installations terminales (terminaux, cours de marchandises, ports et ITE)	250	40 % Terminaux et 25 % ITE
Amélioration du réseau emprunté par les autoroutes ferroviaires en terme de gabarit	200	60%
Amélioration du réseau emprunté par les autoroutes ferroviaires en terme de trains lourds et longs	100	75%
Digitalisation	85	40%
Régénération du réseau capillaire fret	205	30%
Modernisation des voies de service et installations de tri	160	60%

Fret ferroviaire : stratégie nationale fret et plan de relance

Comme en a disposé la loi d'orientation des mobilités, une stratégie nationale fret est en cours d'élaboration

Au sein de l'enveloppe de 4,7 Md€ du plan de relance dédiée au ferroviaire, 1 Md€ sont consacrés au fret :

500 M€ d'engagement de l'État et 500 M€ de cofinancements attendus notamment des collectivités et de l'Union européenne

Objectif : maintenir et développer le fret ferroviaire

Le plan de relance comprend en outre 210 M€ pour financer les surcoûts liés à une meilleure prise en compte par SNCF Réseau des circulations fret dans les travaux

Décomposition du 1 Md€ par type de projet :

	Montant enveloppe	Taux co-financement cible Etat
Installations terminales (terminaux, cours de marchandises, ports et ITE)	250	40 % Terminaux et 25 % ITE
Amélioration du réseau emprunté par les autoroutes ferroviaires en terme de gabarit	200	60%
Amélioration du réseau emprunté par les autoroutes ferroviaires en terme de trains lourds et longs	100	75%
Digitalisation	85	40%
Régénération du réseau capillaire fret	205	30%
Modernisation des voies de service et installations de tri	160	60%

Dynamique économique du Sud-Est lyonnais

L'Est lyonnais constitue un pôle majeur de l'aire métropolitaine lyonnaise en raison du développement d'importantes zones industrielles et commerciales. Le Sud-Est lyonnais participe de cette dynamique avec une hausse de 30 % entre 2011 et 2016 du nombre d'établissements implantés.

Ce tissu économique se compose majoritairement de Très Petites Entreprises (TPE) de moins de 10 salariés (86,1 % des établissements. Six entreprises de plus de 500 salariés sont implantées sur ce territoire.

En matière d'emploi :

+2,11 % par an de croissance de l'emploi dans les 10 communes situées à proximité de l'A46 Sud (depuis 30 ans)

+0,87 % par an dans la région

+0,76 % par an en France métropolitaine

Sur ce territoire, on dénombre aujourd'hui davantage de postes proposés que d'actifs résidents : 151,3 emplois pour 100 actifs occupés en 2017, contre 97,8 en 2007.