

QUELS IMPACTS D'A89 SUR LES TEMPS DE PARCOURS ENTRE LYON, LOIRE-CENTRE ET ROANNE ?



1 | Une liaison nouvelle entre Lyon et Clermont-Ferrand

Le tronçon de l'A89 Balbigny / La-Tour-de-Salvagny a été ouvert à la circulation le 21 janvier dernier. Il achève la liaison transversale entre Bordeaux et les Alpes (Genève), il vise également à améliorer les échanges entre la région lyonnaise et les polarités de Roanne et Clermont-Ferrand et dans une certaine mesure à délester A72 et A47. Cette jonction de l'A89 a également pour objectif une meilleure desserte des communes de Loire-Centre (Balbigny, Feurs...) et du nord-ouest du Rhône (Tarare, l'Arbresle...) - voir tracé ci-dessous.

Ce nouveau tronçon de 50km est partagé sur les 2 départements : 18 km et 7 communes dans la Loire, 32 km et 15 communes dans le Rhône.

Dans le cadre de l'inter-Scot, epures a travaillé avec l'Agence d'urbanisme de Lyon sur un diagnostic territorial des espaces desservis par A89 (« EIM A89 »). Epures s'est appuyée sur le dossier d'enquête publique qui ne fournit les données qu'entre Noirétable et Lyon ; par souci d'homogénéité, les calculs pour les relations avec Clermont ou Saint-Etienne n'ont pas été faits.

Le tracé d'A89 et de ses diffuseurs



Source : ASF-A89

Epures observe le territoire depuis sa création. Elle suit son évolution à travers des données, mises à disposition par les organismes partenaires dans différents domaines : démographie, habitat, économie, équipements urbains, déplacements, environnement, PLU, quartiers, foncier. Elle les intègre à un système d'information géographique, les traite et les analyse. "Les notes de l'observatoire" ont pour vocation de diffuser de façon synthétique les résultats de cette observation pour partager la connaissance du territoire, anticiper les évolutions et éclairer les décisions publiques d'aujourd'hui.

2 | Comment lire le schéma ?

Le schéma a été conçu à travers une approche anamorphique¹ de la réalité.

Les 7 communes représentées dans le schéma ne sont pas placées selon le seul critère de leur localisation géographique. La relation mise en évidence ici est le temps de parcours entre 2 communes. La lecture d'un segment complet (rouge + orange) permet d'obtenir le temps de parcours entre 2 communes, avant mise en service d'A89. La lecture du tronçon orange permet d'avoir un aperçu du temps offert avec A89, la lecture du tronçon rouge permet de comprendre le gain de temps résultant. L'objectif visé est de montrer graphiquement les réductions des « distances vécues » : on raisonne souvent, de nos jours, en temps de parcours plutôt qu'en distance géographique.

A noter que l'échelle est d'1 cm pour 10min, et que les temps sont estimés en heures creuses, hors congestion routière et temps d'accès aux centres-villes ; les tarifs indiqués sur chaque liaison correspondent aux coûts de péage pour un véhicule léger.

3 | Des temps de parcours qui se réduisent

En minutes, les liaisons pour lesquelles le temps a été le plus réduit sont Lyon-Noirétable avec -31 minutes, Lyon-Balagny et Tarare-Noirétable avec -23 minutes puis Lyon-Roanne avec -21 minutes. Ces gains de temps conséquents rapprochent nettement de Lyon les communes du nord de la Loire et du nord-ouest du Rhône, sur des relations (inter)régionales de moyenne distance.

En gain de temps relatif, c'est la liaison L'Arbresle-Tarare qui est la plus avantageuse, avec un temps de parcours raccourci de 70%, ces deux communes bénéficiant d'un échangeur à proximité immédiate. Ensuite 4 relations ont un trajet diminué d'un peu plus de 30% : Tarare-Noirétable, Lyon-Tarare, Lyon-Noirétable, Lyon-Balagny. Entre Lyon et Roanne le gain de temps est de l'ordre de 20%, « pénalisé » par la liaison Tarare-Roanne où le gain est minime (2 minutes soit 5%), en attendant l'aménagement à 2x2 voies de la RN82.

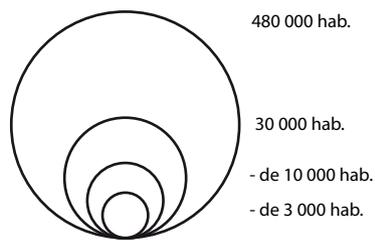
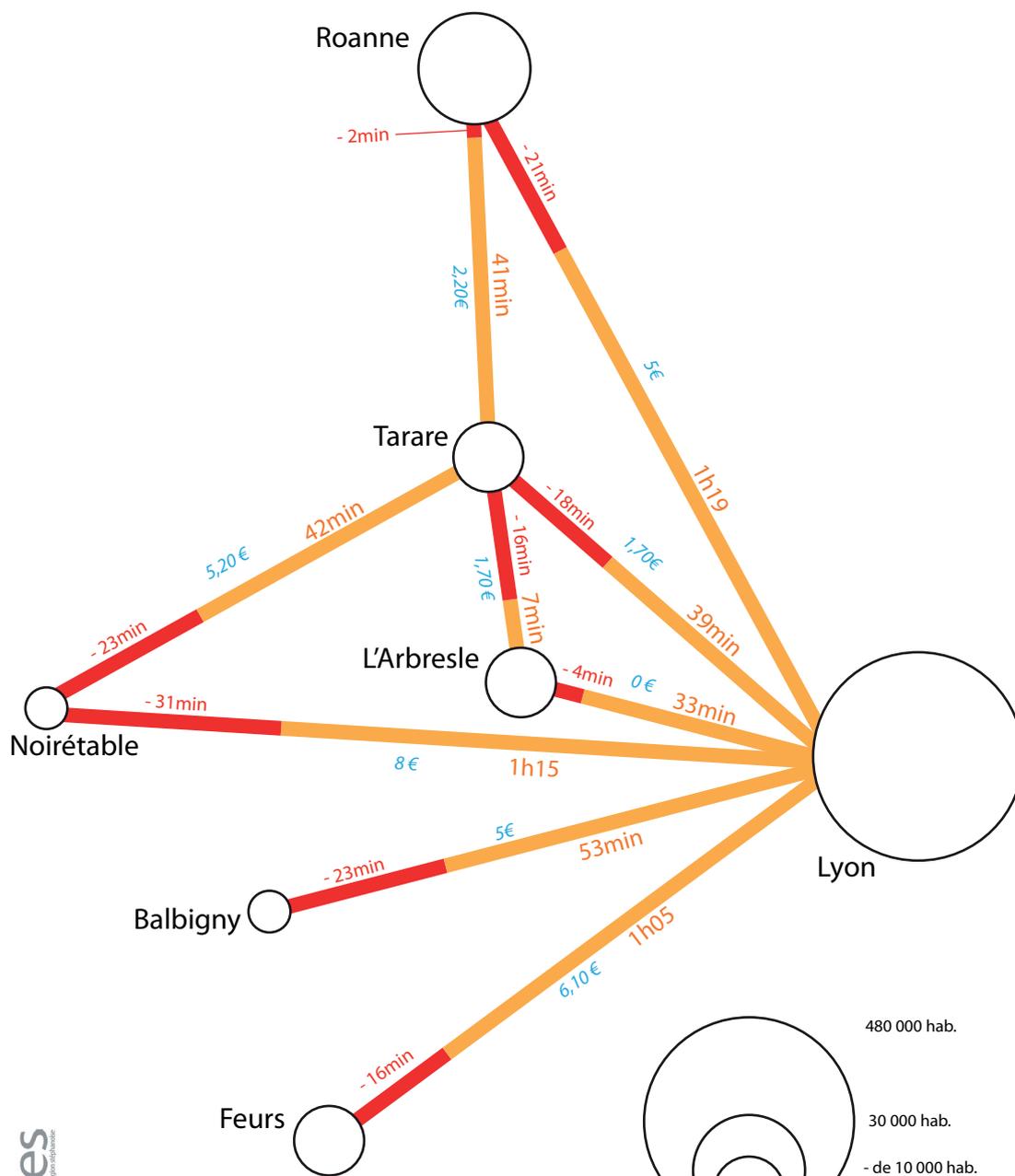
Les coûts de chacun des tronçons présentent une certaine inégalité dans l'avantage apporté aux usagers. Les liaisons rhodaniennes ont un coût faible pour les usagers : 0€/min gagnée pour Lyon-L'Arbresle, 0.09€/min pour Lyon-Tarare, 0.11€/min pour l'Arbresle-Tarare. Dès que les liaisons traversent les deux départements, les coûts sont plus importants : 0.22€/min à 0.25€/min pour Lyon-Balagny, Lyon-Roanne, Lyon-Noirétable et Tarare-Noirétable. Le trajet Feurs-Lyon est estimé à 0.38€ par minute gagnée. Enfin pour les conducteurs empruntant l'axe Tarare-Roanne, il leur en coûtera 1.1€ par minute économisée sur leur parcours. Néanmoins, ces ratios ne transcrivent pas le gain de sécurité et de fiabilité qu'apporte A89, en alternative au franchissement du col du Pin Bouchain sur la RN7.

On observe ainsi que les liaisons de courte distance entre Lyon et son cadran périurbain nord-ouest sont les plus favorisées par A89 en raison de la gratuité de l'infrastructure (entre La Tour-de-Salvagny et l'Arbresle). A l'opposé, Roanne, la commune la plus septentrionale étudiée, reste un peu à l'écart et ne bénéficie pas d'un rapport coût/gain de temps très avantageux.

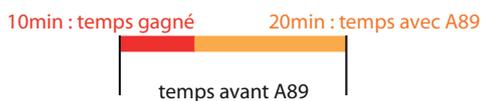
Pour en savoir plus sur les données et les analyses de l'observatoire des déplacements de la région stéphanoise, contactez Epures : www.epures.com / 04 77 92 84 00.

¹ La cartographie en anamorphose adapte la carte à la réalité perçue et non à la réalité physique - ici, les temps de parcours entre deux communes.

Impacts de l'A89 sur les principaux temps de parcours
(tels que présentés dans le dossier d'enquête publique du projet)



source Insee, recensement 2009



6,10 € péage Aller-Simple classe 1, (VP)
source ASF février 2013

NB : ces temps de parcours s'entendent hors heure de pointe, et hors temps d'accès aux centres-villes.