

Débat public relatif aux aménagements long terme du nœud ferroviaire lyonnais

Contribution de la Métropole de Lyon



Perspectives de développement des territoires à long terme

Sommaire

Introduction

A- Un dynamisme et une métropolisation qui conforte le statut de capitale régionale et le rang européen de la Métropole de Lyon

1- Une croissance et un dynamisme économique portés par une imbrication de plus en plus forte du tertiaire et de l'industrie

2- Un dynamisme démographique soutenu par un haut niveau de production de logements économes d'espaces, diversifiés, de qualité et solidairement répartis

3- L'indispensable « Alliance des Territoires »

B- Une croissance urbaine à organiser à l'échelle du grand bassin de vie de l'aire métropolitaine lyonnaise : le choix de la multipolarité

1- La métropole de Lyon au cœur d'un système territorial urbain dense

2- Faire face aux défis climatiques, environnementaux et sociaux et prendre en compte les transformations sociétales

3- Une dynamique de développement et d'aménagement du territoire, solidaire et durable, organisée selon les principes de la multipolarité.

C- Un système de mobilité sobre et décarbonné où l'offre de service ferroviaire est structurante à toutes les échelles

1- Les grands principes d'organisation du système de mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon

2- Les grands principes d'organisation du système de mobilité à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML) et régionale

3- Les aménagements de long terme du Nœud ferroviaire lyonnais : une réponse à l'augmentation de la demande de déplacement alternatifs à la route à l'horizon post 2040

Introduction

La Métropole de Lyon constitue désormais une collectivité territoriale aux compétences élargies qui cherche, au travers de son large panel de compétences, à gérer son développement de manière équilibrée sur son périmètre comme au sein de son aire d'influence.

Elle a en effet la responsabilité de gérer avec ses territoires voisins et au bénéfice de leurs populations respectives une croissance soutenable et équilibrée, pour limiter les risques d'une situation de congestion des principaux canaux de déplacement et pour maîtriser la consommation d'espaces naturels par une périurbanisation spontanée indésirable.

La Métropole de Lyon doit dans le même temps répondre à l'ensemble des défis sociaux et environnementaux qui s'imposent à nos sociétés et à nos territoires. Ces défis de cohésion sociale, d'équité spatiale, de transition énergétique, du climat ou de la qualité de l'air doivent être relevés.

Elle est pour cela fortement engagée dans une approche volontariste de desserrement organisé de sa croissance. Cette volonté doit assurer à toutes les échelles de vie et de territoires un équilibre entre d'une part l'attractivité et les économies d'échelles qu'apportent la métropolisation et d'autre part la cohésion sociale et territoriale et la soutenabilité écologique d'une bonne répartition de la dynamique de croissance à l'œuvre.

Elle doit à cette fin porter, avec l'appui de ses voisins, la mise en œuvre du modèle d'aménagement multipolaire du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine¹ (AML) et régionale. La robustesse de ce modèle de développement de long terme repose fortement sur la performance du réseau de transport collectif ferroviaire.

A- Un dynamisme et une métropolisation qui conforte le statut de capitale régionale et le rang européen de la Métropole de Lyon

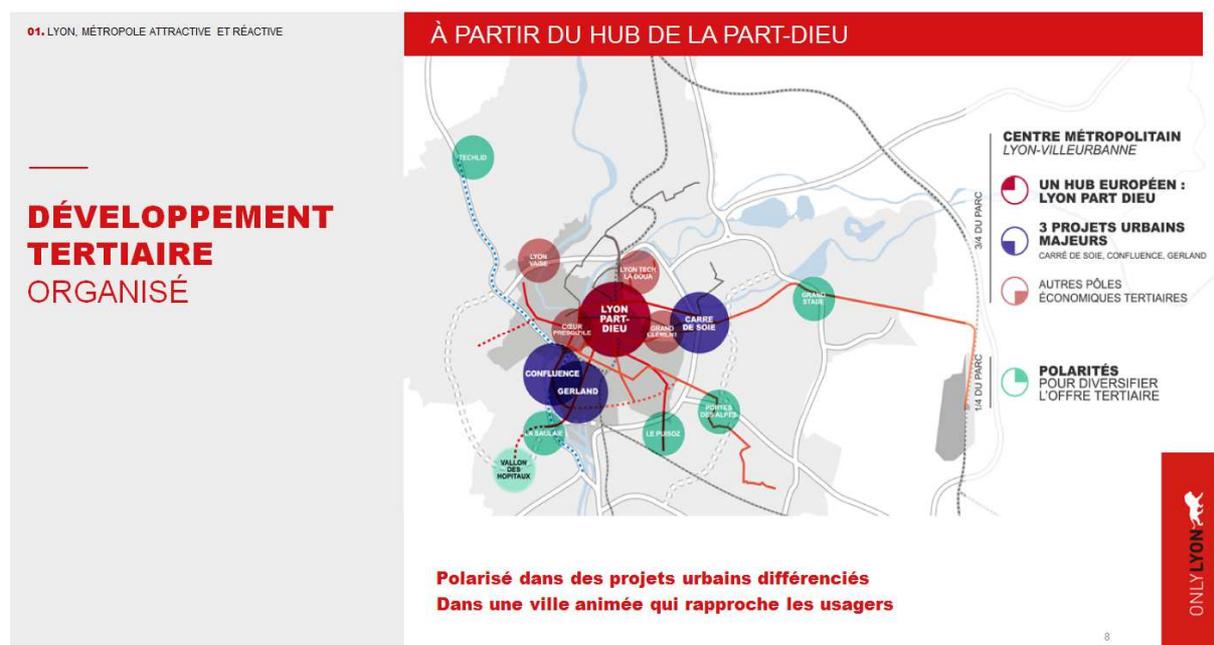
1- Une croissance et un dynamisme économique portés par une imbrication de plus en plus forte du tertiaire et de l'industrie

Comptant près de 690 000 emplois, la Métropole porte environ 50% des emplois de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. La composition de ces emplois traduit une profonde mutation des fonctions économiques représentées sur la Métropole, notamment la compensation de la perte d'emplois de fabrication « pure » (-10%) par des activités d'enseignement, de conception, de services, d'ingénierie et autres prestations intellectuelles.

¹ Aire métropolitaine lyonnaise : Bassin de vie correspondant à la démarche de coopération de l'InterScot entre les 13 syndicats mixtes porteurs de Scot.

Le choix de localisation de ces activités qui pèsent près de 75 % des emplois totaux est primordial. Aujourd'hui, il privilégie la centralité, en raison de la densité des entreprises présentes, de la proximité des pôles de d'innovation / recherche / enseignement, de l'offre de loisirs / restauration / commerce et des interrelations entre les différents pôles de la ville grâce au réseau de transports collectifs. Ces différents critères deviennent aussi essentiels que la rémunération par exemple pour l'attractivité des talents. C'est pourquoi la Métropole porte une politique d'organisation de son développement tertiaire dans des pôles majeurs connectés, différenciés et de différentes tailles critiques :

- un hub tertiaire de référence à Lyon Part Dieu : historiquement développé autour des activités de banque, assurance, services et des administrations, il accueille aujourd'hui des entreprises de plus en plus innovantes et connectées à l'économie de la métropole, à l'évolution du tissu industriel et productif et aux marchés internationaux. Il constituera demain l'un des grands quartiers tertiaires en Europe avec une offre de plus de 1,6 millions de m² ;
- un territoire centre performant et hyper-connecté avec trois grands projets urbains prioritaires - Confluence, Gerland, Carré de Soie - chacun différencié par son offre, ses prix, son environnement urbain mais aussi un écosystème complémentaire en développement : Presqu'île, Vaise, La Doua, Stalingrad, Grandclément ;
- des sites métropolitains préférentiels pour le développement tertiaire en périphérie (25 % de son offre tertiaire) en lien avec des infrastructures de transport armature et/ou de grands équipements de rayonnement international : Porte des Alpes, Techlid, Grand Parilly-Puisoz, secteur du Grand Montout, demain la Saulaie, le Vallon des Hôpitaux ...



Pour autant, l'industrie reste un des fondamentaux du dynamisme économique de la Métropole de Lyon. Diversifiée, elle représente encore 18 % de l'emploi salarié privé, plaçant Lyon comme la première agglomération industrielle de France. Elle repose notamment sur des secteurs économiques d'excellence et toujours en recherche d'innovation (industrie pharmaceutique, transports, énergie et environnement, chimie). Avec 5 300 hectares en zones industrielles, soit près de 80% du zonage économique du territoire, la Métropole a su construire une ossature industrielle performante.

Demain, l'objectif que la Métropole poursuit consiste à approfondir ce qui a bien fonctionné mais également à inventer de nouveaux horizons avec une stratégie ambitieuse de renouvellement de l'industrie sur son territoire, en s'appuyant sur les imbrications de plus en plus grandes entre industrie et tertiaire, notamment via la recherche et l'innovation. Lyon est ainsi le premier pôle de recherche et d'enseignement supérieur de France après Paris (13 300 chercheurs publics, 5 400 doctorants, 500 laboratoires publics et privés), la deuxième région française pour le dépôt de brevet et la 4^{ème} en termes d'effectifs travaillant dans la R&D.

**UNE CHAÎNE
DE VALEUR
AU SERVICE DE
LA COMPÉTITIVITÉ
LYONNAISE**

Des pôles universitaires de niveau européen

1^E **pôle de recherche et d'enseignement supérieur** de France (après Paris)

De grands campus connectés à l'industrie avec dans l'ingénierie Lyon Tech La Doua et les [Biotech](#) Charles Mérieux

13 300 chercheurs publics (dont 1 800 chercheurs étrangers)

5 400 doctorants

500 laboratoires publics et privés

Fabrique de l'innovation pour transformer les idées en création de valeur



Pour une Métropole compétitive et innovante

7 pôles de compétitivité dont 2 mondiaux en lien avec les filières d'excellences de la Métropole de Lyon

R&D une densité de plateformes d'innovation et de transfert technologique
→ [Accinov](#) → Axel One → IRT [Bioaster](#)

4 sites vitrines de l'industrie du futur

- [Gravotech](#) → [Technicentre](#) SNCF
- [Air Liquide](#) → [Framatome](#)

2^E région française pour le dépôt de brevets

4^E région française en termes d'effectifs travaillant dans la R&D

ONLY LYON

Deux projets sont emblématiques de cette nouvelle dynamique de l'industrie 4.0 qui offrira demain de nouveaux espaces industriels « urbains » et connectés à la centralité et aux portes qu'elle ouvre sur l'Europe et le monde : le projet Vallée de la Chimie, territoire économique stratégique avec ses 500 ha d'espaces industriels et ses 6000 emplois directs dans la chimie, la pétrochimie et le raffinage (dont 2000 chercheurs) et le projet sur Vénissieux nord qui représente aujourd'hui 600 hectares, 10 000 emplois et 200 établissements dont quelques fleurons tels que Renault Trucks, Iveco, Aldes...

UNE OFFRE D'ACCUEIL ADAPTÉE AUX BESOINS DES INDUSTRIELS

-  Site pilote Industrie dans la ville
-  Grands pôles productifs
-  Campus scientifique et technologique LyonTech La Doua
-  La ruche industrielle
-  Lyon Villeurbanne

9 grandes zones industrielles
5 300 hectares
(80% du zonage économique)

2 territoires de projets Industriels

- Vénissieux nord Industrie dans la ville
- Lyon Vallée de la Chimie



12

Enfin, fort de ce positionnement tertiaire et industriel diversifié et des potentialités de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée, la Métropole soutient le développement d'une offre logistique intégrée et multimodale prenant appui sur les équipements existants :

- la plateforme ferroviaire de transport combiné de Saint Priest / Vénissieux, porte d'entrée principale des marchandises pour le bassin lyonnais,
- le Port Lyon Édouard Herriot, premier port intérieur de France pour le trafic conteneurisé, plate-forme multimodale fer, fleuve, route, pipeline
- la plateforme fret de Sibelin, connectée à la Vallée de la Chimie, l'un des trois centres de triage du fret national et international en France.

À l'avenir, les capacités foncières pour les implantations industrielles et logistiques vont progressivement se trouver limitées sur la Métropole. Les coopérations avec le territoire du Rhône et de l'Isère doivent naturellement s'intensifier dans le cadre du projet d'aménagement de la Plaine Saint-Exupéry, susceptible d'apporter une réponse de moyen / long terme à des demandes de grandes implantations. Un dialogue doit également s'engager avec l'ensemble des territoires limitrophes de la Métropole, dans l'Ain, l'Isère, la Loire ou le Rhône, qui aménagent des zones d'activités aux portes de la Métropole, en vue de répondre aux besoins des entreprises désireuses de s'installer dans l'agglomération afin de bénéficier de l'influence et des atouts de compétitivité de la Métropole lyonnaise.

Sur un plan général, la Métropole souhaite renforcer les relations et les connexions avec les territoires qui l'entourent afin de partager les enjeux globaux d'aménagement de l'espace à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. C'est d'ailleurs un axe stratégique de son programme de développement économique « Construire des collaborations vertueuses avec les autres territoires ».

Lyon développe dans ce cadre d'ores et déjà des liens forts avec les collectivités du Pôle Métropolitain (CA Plaine de l'Isère, St Etienne Métropole, Vienne-Condrieu-

Agglomération, Villefranche-Beaujolais Agglo, CC Est Lyonnais), au travers notamment d'actions communes sur les filières économiques clés, l'enseignement, la promotion du territoire lors de salons, la facilitation de coopérations économiques entre entreprises...

De même, la Métropole doit se tourner davantage vers les territoires extérieurs, tel que Genève, le département de l'Ain ayant « vocation naturelle à être le carrefour stratégique entre ces deux métropoles européennes », ou encore avec les agglomérations régionales complémentaires en termes de domaines d'excellence (Grenoble, Clermont-Ferrand, Valence...).

L'amélioration et l'encouragement de ces relations et partenariats économiques intensifieront les besoins de déplacements entre les polarités, aux différentes échelles.

2- Un dynamisme démographique soutenu par un haut niveau de production de logements économes d'espaces, diversifiés, de qualité et solidairement répartis

Le territoire de la Métropole de Lyon est également attractif et dynamique sur le plan résidentiel, comme en témoignent les données de croissance démographique. Avec une population actuelle de 1,39 millions d'habitants, elle a gagné en 14 ans 137 500 habitants grâce à un solde naturel très favorable, mais aussi par un solde migratoire positif en lien avec l'attractivité et le développement de son économie.

Cette croissance engendre des besoins importants en logements pour l'accueil de nouveaux ménages, des actifs et des étudiants sur le territoire. S'y ajoutent les besoins liés aux évolutions de la population actuelle avec l'accroissement du nombre de ménages lié aux décohabitations, au vieillissement de la population et à une natalité qui reste élevée.

Ces besoins accrus de logements se traduisent par une tension sur les segments du marché les moins bien pourvus ou les moins adaptables et poussent les prix à la hausse. Afin de restaurer de la fluidité, permettre à chacun de trouver un logement adapté à ses besoins et assurer la possibilité de parcours résidentiels adaptés, la Métropole a développé, à travers ses outils PLH et PLU (aujourd'hui unifiés dans le PLUH) et la mobilisation du foncier, un effort de production très soutenu, avec la construction de 138 500 logements depuis 2001, dont 9900 sur la seule année 2016.

Cet objectif sera poursuivi dans les décennies à venir. Le PLU-H, en cohérence avec les orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise, fixe un objectif ambitieux pour la période de référence 2018-2026 avec un rythme annuel de production de 8000 à 8500 logements neufs, ce qui permettra de développer de 72 000 à 76 500 logements sur la période. Ce choix est inscrit dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise qui prévoit la réalisation de 150 000 logements entre 2010 et 2030 pour accueillir la moitié de la croissance démographique de l'aire métropolitaine, soit 150 000 habitants supplémentaires.

Les orientations du PLU-H visent à garantir une répartition solidaire de l'effort de construction entre les bassins de vie et à l'échelle de chaque commune, en tenant compte de leurs obligations en matière de logement locatif social, de leur potentialités (capacités de développement des voies de communication, des lignes de transports en commun et des équipements et services) et de leur identité (respect de leurs qualités urbaines et paysagères).

Cet effort de production s'accompagne par ailleurs d'un niveau d'exigence fort concernant la diversité de l'offre à produire, pour répondre à la diversité des demandes et corriger les déséquilibres existants :

- En gamme, avec 45% de l'offre nouvelle en logements aidés ou abordables (locatif social, locatif privé intermédiaire, accession abordable et sociale),
- En nature de produits (logements collectifs, logements individuels groupés, résidences spécialisées, logements temporaires). Garantir l'accès au logement à toutes les étapes de la vie implique la prise en compte des besoins spécifiques. Loger tous les étudiants est en ce sens un enjeu essentiel de l'attractivité de l'économie des savoirs.

Enfin, l'optimisation des capacités résidentielles dans les différents territoires de la Métropole devra respecter les conditions nécessaires pour préserver une attractivité résidentielle durable.

- Des formes d'habitat de qualité, qui permettent de prendre en compte les évolutions des modes de vie et d'habiter (modularité des logements pour une meilleure pérennité)
- Des formes d'habitat plus compactes pour optimiser les réseaux urbains et réduire les consommations énergétiques des logements,
- Un développement de l'habitat intensifié dans les secteurs bien desservis en transports collectifs et en équipements et services pour limiter les déplacements des ménages en véhicule personnel motorisé,
- Le soutien à la réhabilitation du parc ancien public et privé, notamment dans le cadre du dispositif métropolitain « Écoréno'v » pour améliorer la performance énergétique des logements.

A une échelle plus large, les villes moyennes et les polarités urbaines du grand bassin de vie lyonnais, maillé par son étoile ferroviaire et ses réseaux de transports collectifs urbains, doivent aussi pouvoir être en mesure d'accueillir de manière équilibrée la croissance démographique attendue pour les prochaines décennies. C'est pourquoi la Métropole soutient, dans le cadre de l'élaboration du SRADDET de la Région AURA, la production d'une offre de logements diversifiée, en volume et en qualité, avec une offre de transport adaptée.



3- L'indispensable « Alliance des Territoires »

Dans les décennies à venir la trajectoire de croissance de la Métropole de Lyon continuera d'être soutenue. Cette croissance la positionnera comme une des locomotives de l'économie nationale et aussi un catalyseur du développement à l'échelle régionale et à l'échelle du grand bassin de vie lyonnais. Les projections tendanciennes dont on dispose donnent les chiffres suivants :

Projection Population Emploi 2030

| | 2013 | 2030 | Évolution en volume | Évolution en % |
|-----------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------|-------------------|
| Population | | | | |
| Métropole de Lyon | 1 336 000 | 1 571 000 | 234 000 | 18% |
| Reste AML (périmètre Modély ²) Hors MDL | 1 619 000 | 1 895 000 | 276 000 | 17% |
| AML (périmètre Modély) | 2 955 000 | 3 466 000 | 510 000 | 17% |
| Emplois | | | | |
| Métropole de Lyon | 694 000 | 774 000 | 81 000 | 12% |
| Reste AML (périmètre Modély) Hors MDL | 567 000 | 626 000 | 59 000 | 10% |
| AML (périmètre Modély) | 1 261 000 | 1 400 000 | 140 000 | 11% |

Source : Mise à jour des données socio-économiques et des projections à 2030 - Agence d'Urbanisme – mars 2019

Avec 1 570 000 habitants à l'échelle de la Métropole à 2030 (pour 1 381 249 habitants en 2016 selon l'INSEE), la projection de l'Agence d'Urbanisme se situe 5 % au-dessus de la projection haute OMPHALE de l'INSEE. Si la croissance de population attendue

² Modély : modèle de déplacements multimodal et multi partenarial de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Son périmètre comprend 709 communes et recouvre tout ou partie des 13 Scot de l'AML

(+ 188 751 habitants en 2030) peut sembler importante en valeur absolue, ce chiffre correspond à une croissance moyenne annuelle de +0,9% sur la Métropole de Lyon (2016-2030), ce qui semble crédible au regard des dynamiques récentes (croissance annuelle de +1,1 % observée sur les 5 dernières années).

Ainsi, dans le contexte national de promotion de « l'Alliance des Territoires », l'attractivité et le développement de la Métropole de Lyon se jouent dans la complémentarité avec les territoires qui sont autour d'elle. Les territoires sont de fait toujours plus interdépendants et constituent ensemble un écosystème riche, qui suppose de valoriser les spécificités et les atouts de chacun.

Il s'agit désormais de renforcer et d'intensifier le dialogue et la coopération avec ses voisins pour être en mesure d'accueillir de manière équilibrée la croissance démographique attendue pour les prochaines décennies. Dans cette perspective, la garantie d'une accessibilité et d'une connectivité du territoire de la Métropole à toutes les échelles et à hauteur des futurs besoins constituent un facteur majeur de réussite. À horizon 2040, l'ambition de la Métropole est de contribuer à organiser le développement du territoire sur des échelles territoriales plus larges pour gagner le pari de la soutenabilité.

B- Une croissance urbaine à organiser à l'échelle du grand bassin de vie de l'aire métropolitaine lyonnaise : le choix de la multipolarité

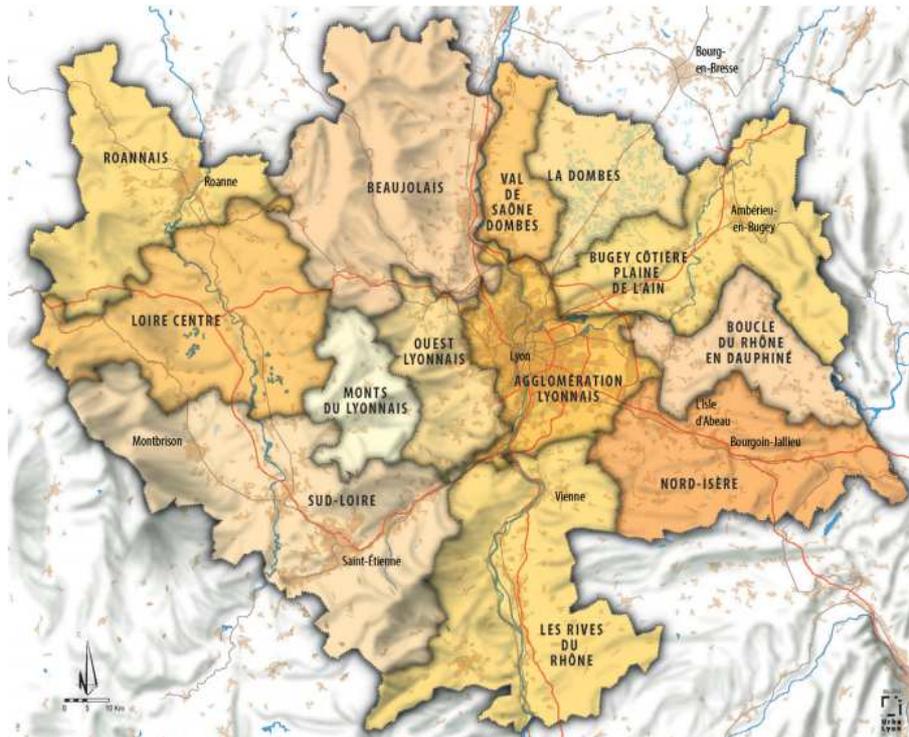
Le modèle multipolaire de développement, soutenu et porté par l'agglomération lyonnaise (dans son SCOT) et par les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (chapitre commun de l'interScot), est aujourd'hui conforté par les défis climatiques, environnementaux et sanitaires qui s'imposent à tous et à l'évolution des aspirations des habitants pour une meilleure qualité de vie et une équité sociale et territoriale renforcée.

Ces défis renforcent la nécessité de mieux coordonner nos politiques publiques et de développer les coopérations avec les territoires voisins pour garantir la bonne mise en œuvre et l'efficacité de ce modèle d'aménagement.

Ce modèle se décline aux différentes échelles :

- À l'échelle de la Métropole de Lyon avec son nouveau PLUH et ses documents cadres stratégiques (Programme de développement économique, PDU, PCAET, SDE...)
- A l'échelle de l'aire métropolitaine avec la mise en œuvre des Scots et le plan d'actions du Pôle Métropolitain,
- A l'échelle régionale avec l'ambition de développer la mise en réseau des grandes agglomérations urbaines.

Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise



L'AML –un bassin de vie - 13 Scots

1- La métropole de Lyon au cœur d'un système territorial urbain dense

Dans un monde aujourd'hui hyper-mobilité et connecté, les dynamiques économiques et sociales se jouent dans des cadres territoriaux de plus en plus vastes. Ce sont désormais les aires métropolitaines qui polarisent les fonctions économiques et culturelles, la transmission des savoirs, les flux des marchandises et des personnes ainsi que le potentiel de connectivité avec le monde. Ces grands territoires qui savent mettre en synergie leurs ressources possèdent une longueur d'avance et deviennent ainsi les moteurs du développement.

Pour la Métropole de Lyon, l'aire métropolitaine lyonnaise constitue ce territoire d'inscription des stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs, etc. Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives. Les spécificités de ce grand territoire sont à rechercher dans sa géographie et son histoire. C'est en effet un carrefour de multiples influences, rapprochant les hommes et fédérant les institutions locales autour d'une culture de l'entrepreneuriat et du partenariat. Cette culture, issue d'une longue tradition marchande et industrielle, a permis d'inventer des formes de coopérations originales et pragmatiques autour des valeurs d'humanisme, de solidarité, d'ouverture et de dialogue contribuant à créer le sentiment d'appartenance à un espace commun.

Fort de la masse critique qu'ils constituent (3,2 millions d'habitants – 1,4 million d'emplois) et de la visibilité internationale qu'elle leur offre, les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise partagent la volonté de conjuguer leurs atouts pour conforter

l'attractivité de ce territoire et affirmer son positionnement dans le concert des grandes métropoles européennes. Les démarches de coopérations volontaires comme l'InterScot ou l'essor plus récent du Pôle Métropolitain sont l'incarnation politique de cette dynamique.

Au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'une des plus riches du pays avec un PIB de 241 Md € et l'une des plus peuplées avec 7,8M d'habitants, la Métropole de Lyon représente 17 % de sa population et contribue à hauteur de 31% de sa richesse.

Avec les agglomérations qui appartiennent à son grand système urbain fonctionnel (Saint-Etienne, Villefranche, Vienne et Bourgoin-Jallieu), elle constitue un véritable moteur pour le développement de l'aire métropolitaine lyonnaise et le rayonnement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ces agglomérations ont une responsabilité collective pour organiser la croissance urbaine de manière équilibrée et soutenable. L'attractivité de la Métropole de Lyon se joue d'ores et déjà sur des périmètres bien plus larges que son territoire institutionnel. Demain, son attractivité dépendra de sa capacité à gérer le développement économique et résidentiel avec ses voisins pour faire face à l'ensemble des défis, qu'ils soient climatiques, environnementaux ou sociétaux.

2- Faire face aux défis climatiques, environnementaux et sociaux et prendre en compte les transformations sociétales

➤ Défis climatiques, environnementaux et sociaux

Les mutations rapides qui s'opèrent au niveau mondial et national (métropolisation, mondialisation économique, croissance démographique) impactent le changement climatique, la raréfaction des ressources et de la biodiversité, l'état sanitaire des populations. A l'échelle de la Métropole de Lyon, les politiques publiques et les choix de développement et d'aménagement du territoire déjà à l'œuvre contribuent à apporter des réponses à ces nouveaux défis.

Entre 2000 et 2015, les émissions de l'ensemble des polluants atmosphériques sont à la baisse : - 40% pour le dioxyde de soufre, de l'ordre de - 35% pour les particules et les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV) et - 20% pour les oxydes d'azote (NOx) et pour l'ammoniac.

Pour autant, la qualité de l'air, bien qu'en amélioration, reste un enjeu prégnant en matière de santé et d'impact sur les populations. Une partie du territoire (à proximité des grands axes de circulation et en cœur d'agglomération) est affectée par des dépassements des seuils réglementaires en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote et une majeure partie du territoire enregistre des émissions supérieures aux recommandations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) pour les particules fines (PM2,5 et PM10). Les actions prévues au Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise et celles du Plan Oxygène, renforcent les engagements de

la collectivité, avec pour objectif de ne plus avoir d'habitant exposé au-delà des seuils réglementaires et des recommandations de l'OMS d'ici 2030.

Les consommations d'énergie finale ont baissé de 9,5% sur la même période. Les déplacements ne représentent que 24% de celles-ci, une proportion moindre que la moyenne nationale, du fait principalement de la densité du territoire et du maillage important des transports en commun.

Pour autant, en 2030, le territoire du Grand Lyon va poursuivre sa croissance démographique et économique, avec une augmentation de + 18 % de la population par rapport à 2013, de nouveaux emplois (+ 12%) et la construction de 183 000 nouveaux logements. Ces nouvelles activités et habitants ajoutent 4% de consommation d'énergie qu'il s'agit de « neutraliser » par les actions de maîtrise énergétique amplifiées dans l'habitat, l'industrie et les transports (report modal, motorisation décarbonée...).

S'agissant des émissions de GES (directes, indirectes énergétiques et de gaz fluorés), elles ont diminué de 16%, alors que la population du territoire a augmenté de 13 %. Malgré ces bons résultats, à horizon 2050, Lyon aura la température moyenne annuelle de Madrid. L'enjeu du changement climatique, déjà prégnant sur le territoire avec la multiplication des canicules estivales, oblige la Métropole à s'adapter. Les stratégies de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de maîtrise des consommations énergétiques vont contribuer à accélérer encore la réduction des émissions de GES pour répondre aux objectifs du facteur 4 à horizon 2050. Pour y parvenir, au travers de son schéma directeur des énergies (SDE), la Métropole de Lyon s'est fixé des objectifs ambitieux et crédibles. Le programme d'actions de sa stratégie énergétique vise ainsi moins 20% de consommation d'énergie et un doublement de la part des énergies renouvelables et de récupération en 2030 par rapport à 2013. Au total, le SDE permettra d'atteindre dès 2030 une baisse de 43% des émissions de GES par rapport à 2000. Pour accélérer encore cette tendance au-delà de 2030, il faudra un renforcement important des offres de mobilité décarbonnée et en particulier de l'offre ferroviaire.

Parallèlement, près de 2% de nos émissions de CO2 sont absorbées localement, notamment grâce aux zones boisées et aux espaces agricoles et aux nombreux jardins et espaces verts publics ou privés, alors qu'ils ne représentent que 22% des surfaces totales. Le réseau dense d'infrastructures fortement fréquentées et l'étalement urbain, bien que contenu par les efforts de densification de la ville, ainsi qu'une croissance démographique élevée (+ 1% par an), entraînent cependant une fragmentation très importante des espaces. C'est pourquoi la Métropole s'est dotée d'un nouveau plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) qui :

- choisit un développement urbain très majoritairement situé dans les secteurs déjà urbanisés et en priorité dans les « secteurs bien desservis », dont l'expertise a mis en évidence qu'ils contiennent plus de 90% des capacités de construction de logements ;
- fixe comme objectifs de limiter les zones à urbaniser (en extension) à environ 1 700 hectares et d'augmenter les zones naturelles et agricoles du PLU-H de 600 hectares (hors parcs urbains).



Enfin, comme déjà souligné, le développement urbain s'opère aussi largement en 3^{ème} couronne de l'agglomération lyonnaise tant sur le plan résidentiel qu'économique. Ce double mouvement de polarisation et de périurbanisation génère des flux de déplacements importants et on peut observer ces dernières années, une progression des déplacements domicile – travail entrant et sortant de la Métropole de Lyon, notamment en direction des territoires de l'Ain (axes Bourg-en-Bresse et Ambérieu) et du Nord Isère.

Ce mouvement de périurbanisation, qui s'accompagne souvent d'un éloignement entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi, peut être choisi mais aussi contraint pour les ménages désireux d'accéder à un logement adapté et abordable.

Il peut engendrer des difficultés économiques et sociales fortes pour les ménages les plus modestes, car exposés à des situations de vulnérabilité énergétique liées aux coûts de transport et de chauffage du logement.

Selon une étude du CEREMA datant de 2015, près de 20 % des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise sont des habitants en situation de vulnérabilité (+ 18 % du revenu du ménage consacré à sa mobilité quotidienne). Cette vulnérabilité n'est pas propre aux territoires périurbains : elle se manifeste également à l'intérieur même d'une agglomération comme celle de Lyon.

Ces fractures économiques, sociales, voire culturelles, ne peuvent se résumer à une opposition entre le monde urbain et le monde rural. Elles se manifestent partout : dans les territoires ruraux, périurbains, les villes moyennes et les agglomérations urbaines comme la Métropole de Lyon.

La vulnérabilité énergétique explique aussi les fractures territoriales analysées et observées sur tout le territoire national. La Métropole de Lyon ainsi est fortement engagée aux côtés de ses partenaires - État et Région - dans le cadre des politiques

et projets pour renforcer la cohésion sociale et territoriale et réduire les situations de vulnérabilité énergétique notamment à travers le dispositif Ecoréno'v.

Si l'offre en transport collectif, en particulier ferroviaire, n'est pas la solution unique, elle participe grandement à compenser les difficultés rencontrées par certains ménages et certains territoires pour diminuer le risque de les voir rester à l'écart de la dynamique métropolitaine.

➤ **Les transformations sociétales**

Parallèlement, on assiste à des transformations sociétales qui font évoluer les attentes et les besoins des citoyens et des acteurs économiques. Plusieurs tendances lourdes se dessinent, avec un impact fort sur notre appréhension du temps et des distances :

- La digitalisation, en particulier le développement du e-commerce et l'interpénétration des temps professionnels et personnels ;
- La mutation du salariat, avec davantage de changements au cours de la carrière, davantage de flexibilité voulue ou subie, et l'explosion des bi-actifs : réduction des embauches en CDI, augmentation de l'emploi non salarié, recherche d'autonomie ;
- Une aspiration à une meilleure qualité de vie : proximité à la nature, réduction des expositions aux pollutions et aux nuisances pour une santé préservée,
- Une solidarité de proximité renforcée : entraide intergénérationnelle et ancrage territorial pour contrebalancer des mobilités pendulaires ;
- Une accessibilité garantie aux grandes fonctions métropolitaines : emplois, formations supérieures, vie culturelle ou sportive, écosystème économique, accès aux soins spécifiques.

Désormais, la « grande ville » n'est plus la seule adresse possible, mais elle reste incontournable pour certaines fonctionnalités de centralité. On assiste ainsi à un double mouvement. D'une part, une attractivité renforcée des cœurs d'agglomération pour un certain nombre d'acteurs économiques soucieux de pouvoir garantir une meilleure qualité de vie et accessibilité à leurs salariés, tout en bénéficiant d'un écosystème dynamique et porteur (tertiaire et industrie 4.0). D'autre part, une attractivité renforcée des périphéries en termes de choix résidentiel et d'implantations d'activités économiques plus productives.

Le poids relatif des emplois de la Métropole de Lyon dans l'AML est de l'ordre de 50%. Cette part est quasiment stable depuis près de 30 ans. Ce constat est également vrai pour le poids de la population (41 % aujourd'hui).

Il en résulte une transformation des besoins et usages de mobilité entre une hypermobilité habitée- les espaces / habitacles / véhicules devenant peu à peu des lieux de vie - et une proximité à distance – le numérique permettant de substituer certains déplacements physiques sans impact sur l'activité.

L'enjeu des politiques publiques d'aménagement des territoires est d'accompagner ces mutations, mais aussi de les réguler en réduisant les inégalités qu'elles peuvent engendrer selon les profils des individus (actifs ou non, âge, localisation, etc.) et en maîtrisant les externalités négatives, notamment environnementales et climatiques.

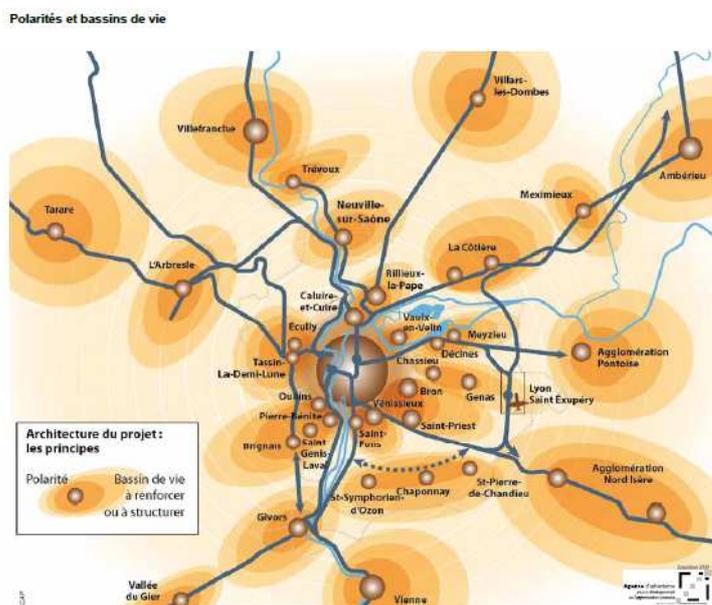
3- Une dynamique de développement et d'aménagement du territoire, solidaire et durable, organisée selon les principes de la multipolarité.

L'aire métropolitaine lyonnaise est devenue aujourd'hui une réalité sociale, politique, économique et culturelle, matérialisée par l'interdépendance croissante des bassins de vie et zones d'emplois qui la composent. Une réponse à l'accroissement des déplacements, à la forte demande en logements et en emplois, ainsi qu'au risque d'accroissement des disparités sociales et territoriales, doit être désormais apportée à cette nouvelle échelle.

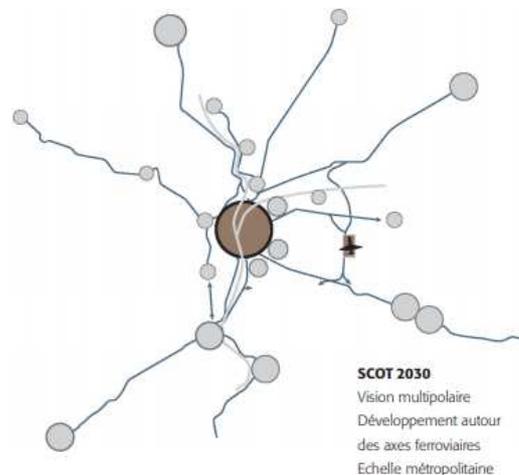
Depuis 2010 et l'approbation du SCOT, la Métropole de Lyon porte un modèle d'aménagement du territoire multipolaire et durable garant d'un développement plus solidaire, équilibré et cohérent, tant à l'échelle de l'agglomération lyonnaise qu'à celle de l'aire métropolitaine, à travers la démarche Interscot. La multipolarité, qui s'oppose au modèle de développement parisien dit « en tache d'huile », fait consensus aujourd'hui.

Elle s'appuie sur :

- Une organisation territoriale autour de polarités urbaines accueillant majoritairement le développement résidentiel, les services à la population et les équipements métropolitains structurants - Université/Recherche, Culture, Sport, Évènementiel...,
- Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires en rendant lisibles et complémentaires les sites de développement métropolitains,
- Un développement urbain multipolarisé privilégiant des formes urbaines plus intensives et économes en consommation d'espaces, des densités adaptées selon les spécificités locales et concourant à assurer la viabilité économique des services, notamment de proximité, pour les habitants (commerce, équipements santé/éducation/sport/culture..., transport, numérique),



- La préservation des espaces agricoles et naturels péri-urbains, préservation garantissant le maintien des activités et de l'économie agricole de ces territoires et de coupures vertes empêchant une croissance urbaine en tâche d'huile,
- Une offre de logements diversifiée répondant à des besoins de production différenciée selon les territoires,
- Un réseau maillé de transports collectifs structurant s'appuyant sur une offre multimodale et intermodale, garantissant pour tous les habitants un niveau satisfaisant d'accès aux services, équipements et pôles d'emplois.



La mise en œuvre de ce modèle d'aménagement du territoire, qui s'appuie sur une armature de polarités urbaines hiérarchisées, est porteur de leviers et de potentialités de développement, par la valorisation et la mise en synergie des atouts de chaque territoire, qu'il soit urbain, péri-urbain ou plus rural.

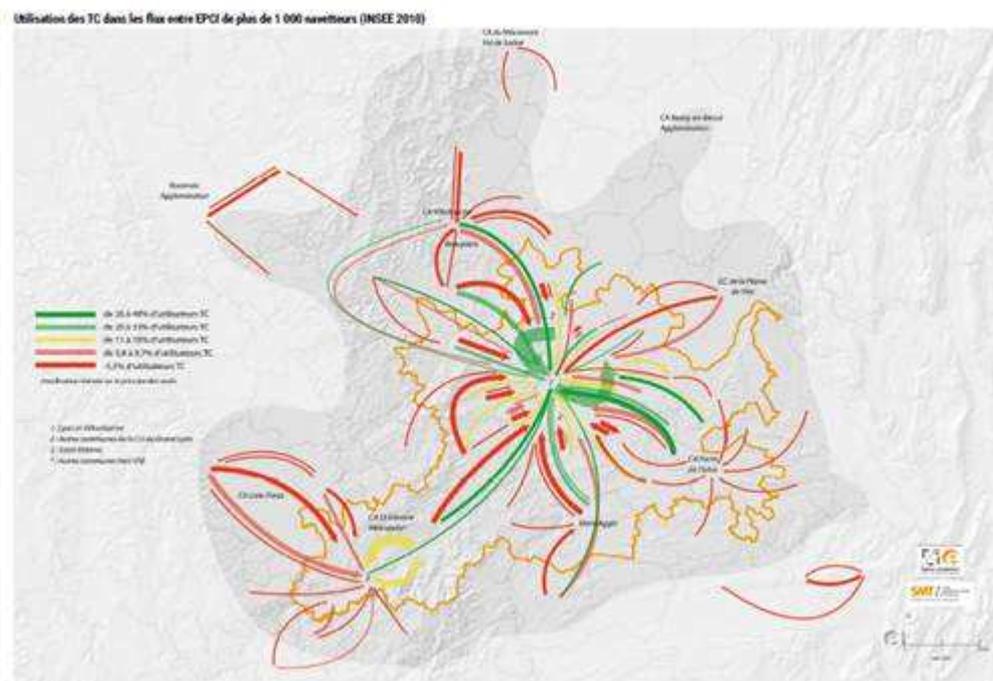
Il nécessite d'inscrire le territoire dans une trajectoire lui permettant de disposer en 2040 d'un système de transport multimodal basé sur un réseau armature d'infrastructure qui maille et protège les territoires de la pollution et du mitage (trafic exclus, mitage exclus) et qui soit en capacité de supporter l'augmentation attendue de l'ensemble des besoins de déplacements voyageurs du quotidien, voyageurs longue distance et fret.

C- Un système de mobilité sobre et décarboné où l'offre de service ferroviaire est structurante à toutes les échelles

En un peu plus d'une décennie, l'échelle d'influence territorial de la Métropole de Lyon a changé. Elle a renforcé son poids parmi les principales métropoles européennes, tout particulièrement en ce qui concerne son potentiel d'attractivité. Parallèlement, les territoires au sein même de l'agglomération ont évolué : nouveaux quartiers sur d'anciennes friches industrielles, rénovation des cœurs de villes et de villages,

affirmation de la diversité et des atouts de chaque commune centrale ou périphérique, etc. Enfin, l'interdépendance des territoires à l'échelle de l'Aire métropolitaine s'est confirmée comme celle entre les différentes aires urbaines de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. On assiste désormais à un double mouvement : desserrement des fonctionnalités urbaines notamment résidentielles et resserrement d'autres fonctionnalités, celles dites « à haut niveau de service » mais aussi, depuis très récemment, celles liées à l'industrie productive.

C'est par la mobilité que les habitants et acteurs économiques s'approprient la diversité de leur territoire et organisent leurs activités. Aujourd'hui et demain, malgré la digitalisation, pouvoir se déplacer pour des motifs professionnels, d'études, de loisirs et d'approvisionnement des habitants et des acteurs économiques restera un besoin, un droit fondamental. Dans cette perspective, conjuguer développement partagé des territoires et meilleure qualité de vie et de service aux habitants et actifs de l'ensemble de l'aire d'influence de la Métropole suppose d'assurer une connectivité optimale à toutes les échelles : mobilité du quotidien à l'échelle du grand bassin de vie lyonnais, mais aussi possibilité de relier efficacement les grandes agglomérations régionales entre elles et avec le reste du monde.



Or les politiques publiques font face à un changement de paradigme profond : la place de la voiture est en train d'évoluer, notamment car la maîtrise de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre est devenu un défi majeur. Des réponses ont d'ores et déjà été esquissées aux différentes échelles. A l'horizon 2040, l'objectif est de conforter cette tendance pour délivrer un niveau élevé de services de mobilité physique décarbonnés et sobres en énergie, en adéquation avec la demande en capacité et qualité.

Cette ambition se traduit par la nécessité de garantir la fiabilité, la régularité et le développement capacitaire des services de transports collectifs de personnes (urbains, interurbains et ferroviaires) et de simplifier les usages. Elle nécessite aussi de garantir un maillage cohérent et hiérarchisé du réseau routier structurant, au regard des besoins de desserte mais aussi des enjeux de santé des populations, tout en prenant en compte les enjeux liés aux déplacements d'échelle nationale et internationale, de personnes comme de marchandises. Enfin, il s'agit de viser une meilleure efficacité technique et financière du système de mobilité dans sa globalité : la pérennisation et l'optimisation de l'existant devront être recherchées, sans exclure les nécessaires projets de développement et le renforcement de ces offres.

1- Les grands principes d'organisation du système de mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon

À l'échelle de l'agglomération lyonnaise, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par le SYTRAL en décembre 2017 porte à horizon 2030 un système de mobilité multimodal cohérent et viable, qui permet de renforcer la dynamique actuelle en faveur d'une organisation efficace des modes de déplacements alternatifs à la voiture, particulièrement « solo ».



Pour y parvenir, le projet de PDU s'appuie sur un bouquet de services de mobilité complémentaires - dont le réseau structurant de transports collectifs urbains de la Métropole de Lyon, qui favorise les conditions d'accès aux différentes polarités de l'agglomération par des modes alternatifs à la voiture - , mais aussi sur une priorisation des modes selon les types de territoires et de déplacements :

- pour les déplacements de courte distance : priorité aux modes actifs (marche à pied, vélo) et, pour cela, réduction des discontinuités et apaisement des voiries des espaces urbains denses, notamment par des actions sur les vitesses ;
- pour les déplacements de moyenne portée : priorité aux transports en commun mais aussi au vélo (dont vélo à assistance électrique), tout en maintenant un niveau acceptable d'accessibilité routière, en particulier lorsque les solutions traditionnelles de transports collectifs pour la desserte des zones d'emplois diffus ou de type plus industriels ne sont pas adaptées ;
- pour les déplacements de plus longue portée en lien avec le Centre ou entre polarités de la Métropole, priorité aux transports collectifs avec un renforcement

de l'offre structurante, tout en maintenant un niveau acceptable d'accessibilité routière au centre et entre les pôles urbains de l'est et de l'ouest grâce à un réseau de voiries métropolitaines structurantes complet (BUE, Anneau des sciences).

- À horizon 2030, l'ambition est ainsi une baisse de la part modale de la voiture de 9 points par rapport à 2015 (passant de 44 à 35%), au profit des transports en commun (de 19 à 22%), de la marche (de 34 à 35%) et du vélo (de 2 à 8%). Les infrastructures se seront développées (pistes cyclables, voies partagées et réservées, TCU...) et les modes de vie se seront adaptés (voiture partagée, télétravail...). Du fait des réglementations (Zone à faible émissions en particulier) et de l'engagement des acteurs, les véhicules circulant sur le territoire seront progressivement devenus plus « propres » (électrique, gaz naturel ou hydrogène), permettant de réduire les polluants et les émissions de gaz à effet de serre des véhicules.

C'est la perspective de la mise en œuvre d'un tel système de mobilité qui permet à la Métropole de s'engager sur une trajectoire Air-Climat-Energie 2030 visant par rapport à 2000 une baisse de la consommation globale d'énergie de -30%³, de -43% de GES et de l'ordre de -70% pour les NOX et particules fines, alors même que le territoire aura poursuivi sa croissance démographique et économique

La Métropole a souhaité également travailler sur la construction d'une vision à 2050 qui correspond à l'horizon "Facteur 4" de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), publiée en novembre 2015 (division par 4 des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990). Si les actions à 2030 ont été prolongées pour les secteurs de l'habitat, du tertiaire, de l'agriculture, des déchets, il s'est avéré indispensable d'accélérer les tendances pour les secteurs de l'industrie et du transport en anticipant des « ruptures » nécessaires.

A horizon 2050, le défi est de réussir, sur le Grand Lyon, le pari d'une « Métropole de proximité ». La ville des courtes distances et les changements d'habitude (télétravail, coworking) devront permettre une baisse de la mobilité des personnes sur le territoire et un usage majoritaire de la marche à pied et du vélo sur les courtes distances, même s'il est probable que l'explosion du e-commerce viendra nuancer cette tendance.

En complément, le levier des transports collectifs devra être actionné de manière plus intensive. Pour les TCU, le plan d'actions du PDU identifie plusieurs projets : Métro E à l'ouest, extension du Métro B vers le Sud, du Métro A vers l'Est, nouvelles lignes fortes de surface. En 2018, le SYTRAL a engagé une nouvelle étape de réflexion avec le lancement des études prospectives dites « grand quadrant » dont l'objet est de proposer des scénarios de desserte structurant à plus long terme (2040), en lien avec les dynamiques urbaines et économiques, y compris des territoires voisins.

Quels que soient les efforts du SYTRAL pour renforcer son réseau sur le périmètre métropolitain, la perspective d'une desserte ferroviaire péri-urbaine TER au 1/4 d'heure sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise est essentielle pour constituer une synergie capable de répondre au besoin des populations sur un périmètre élargi. Considérant que 81% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise réside à moins

³ -20% par rapport à 2013

de 5 km d'une gare, une complémentarité plus forte entre les réseaux TER et SYTRAL rendrait plus compétitifs encore les transports collectifs, pour favoriser le report modal depuis la voiture individuelle. Au-delà de l'apport de chacun des réseaux, cette complémentarité reposera également sur un développement d'une tarification intégrée (depuis une tarification combinée jusqu'à une tarification unique multi-réseaux) et d'une offre globale combinant plusieurs modes de transport (dans une logique MaaS – *Mobility as a service*), facilitée par la généralisation des outils numériques.



2- Les grands principes d'organisation du système de mobilité à l'échelle de l'AML et de la région AURA

Pour autant, c'est bien à l'échelle plus large de l'AML que le transport collectif interurbain a vocation à être le transport collectif de référence. En 2015, les seules migrations d'actifs entre la Métropole de Lyon et les territoires de l'aire métropolitaine concernent 210 000 actifs par jour, dont un quart habite la Métropole et travaille dans le reste de l'aire métropolitaine. Au cours des 15 dernières années, l'interdépendance de ces territoires a fortement augmenté (+ 40% d'échanges), avec une croissance deux fois plus élevée du nombre d'actifs quittant la Métropole le matin que celle des actifs y venant travailler depuis l'extérieur. Le transport ferroviaire a porté 20 % de l'augmentation des échanges liés au travail entre la Métropole de Lyon et le reste de l'aire métropolitaine ; sa part modale dans les flux domicile travail passe de 11 % en 1999 à 14 % en 2015. Cette augmentation qui témoigne de l'importance croissante des transports collectifs dans la mobilité quotidienne a été particulièrement sensible pour les actifs quittant la Métropole de Lyon le matin, dont le nombre a plus que doublé.



À horizon 2030, l'interdépendance croissante entre l'agglomération lyonnaise et ses territoires voisins continuera d'entraîner une augmentation de la demande de déplacements. L'enjeu est donc de maîtriser l'augmentation du trafic routier (nombre de véhicules x kilomètre parcourus) qui pourrait en résulter.

Pour le PDU, l'amélioration de l'offre de mobilité alternative à la voiture pour les relations vers ou depuis les parties centrales de l'agglomération nécessite d'optimiser et de poursuivre le développement des conditions d'accès en transports collectifs interurbains : voies réservées sur autoroute pour des BHNS, nouvelles liaisons structurantes sous maîtrise d'ouvrage régionale (Lyon – Sathonay - Trévoux, Ouest Lyonnais en particulier Saint-Paul - Lozanne, Lyon – Meyzieu - Pont de Chéruy), capacité et robustesse du réseau TER. Parallèlement, il s'agit aussi de favoriser le rabattement vers le réseau structurant de transport collectif régional puis d'agglomération en s'appuyant sur des pôles d'échanges multimodaux notamment ceux en porte d'entrée d'agglomération. Cela doit se faire en cohérence avec la garantie d'un niveau d'offre pérennisé voire renforcé de l'offre ferrée TER, Métro, Tram, Bus/Cars à Haut Niveau de Service par les différentes autorités organisatrices.

À l'échelle plus large encore des déplacements de niveaux régional, national, européen, le système multimodal de mobilité est déterminé par la situation géographique particulière de la Métropole de Lyon, positionnée sur un point stratégique du couloir rhodanien. Elle est au carrefour des grandes infrastructures autoroutières nationales et européennes entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud,

sur un axe Est-Ouest qui relie la façade Atlantique aux Alpes et par-delà, à la Suisse et l'Italie (A6, A7, A42, A43, A89, A46). Elle est aussi au cœur d'une étoile ferroviaire de 15 branches, la plus importante en France, et au carrefour de deux grands corridors de fret européens. Elle dispose de trois gares nationales : Lyon Part-Dieu, Lyon-Perrache et Lyon Saint-Exupéry. Lyon-Part-Dieu est la gare la plus fréquentée hors Ile de France avec près de 30 millions de voyageurs par an. Pour celle-ci comme pour celle de Lyon-Perrache, une utilisation forte au niveau régional et périurbain est à souligner. Enfin, Sibelin, première porte d'entrée des marchandises pour le bassin lyonnais, est l'un des trois grands centres nationaux de triage fret ferroviaire, tandis que le centre de maintenance TGV de Lyon-Guillotière est l'un des rares centres nationaux implantés en dehors de l'Ile de France

La Métropole porte la vision d'une réalisation d'un ensemble d'interventions cohérentes, à la fois sur le réseau armature routier et sur le réseau armature ferroviaire.

Le réseau structurant routier doit être optimisé et hiérarchisé pour répondre efficacement aux besoins de déplacements régionaux, nationaux et internationaux, tout en limitant l'exposition aux nuisances des habitants de l'agglomération lyonnaise. La mise en œuvre de cette orientation nécessite un écartement des trafics de transit vers des itinéraires de contournement de l'agglomération (suffisamment capacitaires pour garantir une fiabilité des temps de parcours), un traitement adapté des arrivées des autoroutes aux portes de l'agglomération lyonnaise, ainsi que des mesures d'accompagnement grâce à des dispositifs de régulation et d'incitation (abaissement des vitesses, gestion dynamique des capacités, arrêtés de circulation, coût d'usage différencié...). Tout en conservant un niveau adapté de capacité pour le réseau des voies structurantes d'agglomération afin d'assurer la mobilité des biens et des personnes, l'enjeu prioritaire est de requalifier progressivement ces infrastructures, comme le propose la première étape de requalification de l'axe A6-A7, symbole de la volonté métropolitaine d'évoluer vers un aménagement favorisant les mobilités partagées, la qualité paysagère, l'apaisement de la circulation et la reconquête de la ville sur l'infrastructure routière telle qu'imaginée il y a 60 ans. Avec cette ambition, une réflexion pourra utilement s'engager sur une requalification du boulevard périphérique Laurent Bonnevey. Lorsque cela est possible, des aménagements spécifiques seront réalisés comme des voies réservées aux bus/cars et d'autres également ouvertes au co-voiturage et aux taxis, dans un objectif de maîtrise du trafic automobile en échange avec l'agglomération lyonnaise.

Parallèlement, le réseau ferroviaire doit être amélioré et renforcé pour offrir une solution attractive, vraie alternative à la route. La réalisation de l'ensemble des opérations prévues à court et moyen terme dans le cadre de la démarche dite du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est indispensable pour améliorer la régularité et la robustesse des dessertes ferroviaires existantes. À long terme il s'agit de porter le projet de désaturation du NFL afin d'offrir de nouvelles capacités pour permettre d'accroître l'offre de service TER régionale et métropolitaine, en lien avec l'évolution des besoins pour les usagers du quotidien, mais aussi l'ouverture de lignes nationales et internationales, liées à l'arrivée de grands projets (Lyon – Turin et accès français,

CFAL, POCL, ...) visant à répondre aux évolutions de la demande voyageurs et fret à grande échelle.

Concernant spécifiquement le Lyon-Turin, il constitue un maillon indispensable au renforcement du corridor ferroviaire méditerranéen, notamment au regard des échanges croissants avec l'Europe de l'est et l'Asie. Sa réalisation est un enjeu majeur de compétitivité pour l'Europe, la France, la Région et la Métropole de Lyon.

De façon complémentaire, les fonctionnalités multimodales des trois grandes portes d'entrée à vocation nationale et internationale que sont les gares de Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache, ainsi que l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, devront être renforcées.

3- Les aménagements de long terme du Nœud ferroviaire lyonnais : une réponse à l'augmentation de la demande de déplacement alternatifs à la route à l'horizon post 2040

Depuis les années 2000, les politiques de mobilité de la Métropole de Lyon ont eu pour objectifs principaux l'amélioration du cadre de vie, le développement de l'accessibilité des pôles et lieux de vie et le renforcement de la qualité du service aux usagers. Cela a conduit à privilégier le développement d'offres adaptées aux besoins (le « bon » mode au « bon » endroit), dans une logique de complémentarité des offres. Des projets nouveaux sont prévus à court et moyen termes : ils s'inscrivent en continuité de la politique actuelle.

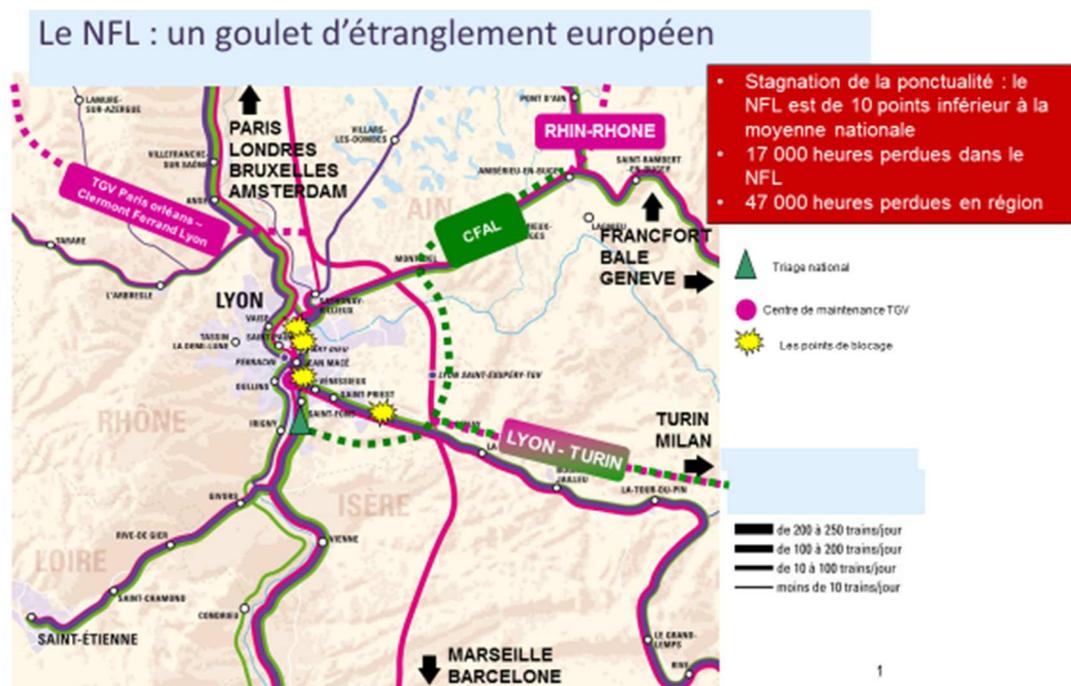
À plus long terme, les dynamiques de développement de la métropole restant fortes, le changement d'échelle est inévitable. Pour qu'il soit soutenable, qu'il préserve les équilibres territoriaux - continuer de s'appuyer sur le modèle multipolaire en renforçant les coopérations basées sur une valorisation des atouts de chacun – ce développement métropolitain doit s'accompagner d'un effort majeur sur le système de mobilité : des itinéraires de contournement complets, fiables et attractifs pour permettre un développement harmonieux de l'agglomération, des voiries métropolitaines multimodales apaisées et intégrées pour préserver la qualité de vie des habitants, des réseaux de transports en commun performants pour accompagner l'extension urbaine.

À cet égard, le train constitue le lien structurant des relations actuelles et futures entre le cœur de la Métropole de Lyon et les territoires voisins ou plus éloignés de la métropole lyonnaise. Il est l'instrument des échanges pour les voyageurs, actifs, étudiants... entre ces territoires et la métropole de Lyon ; il relie les territoires de la région au hub lyonnais pour se projeter sur d'autres destinations nationales et européennes ; il renforce le rôle de Lyon et sa centralité comme capitale régionale et métropole de rang européen.

Aujourd'hui, le réseau ferroviaire, qui accueille des TGV, des TER et des trains de fret est en limite de saturation. Cette situation entraîne de nombreux incidents. À titre d'exemple :

- 60% des incidents sur l'étoile ferroviaire grenobloise sont issus de problèmes situés au sein du nœud ferroviaire lyonnais ;
- 36% des voyageurs du réseau TER régional sont arrivés en retard en 2013.

Ailleurs, en Europe et en France, les réseaux ferrés qui ont une même densité de trafic sont réservés au seul TER péri-urbain. La congestion du nœud ferroviaire situé à Lyon est donc unique en Europe.



Pour la Métropole de Lyon, les enjeux du projet des aménagements long terme du NFL, en lien avec l'évolution de son territoire, de l'aire métropolitaine et de la région Auvergne Rhône Alpes sont ainsi :

- l'amélioration du cadre de vie et de la santé des habitants et actifs du grand bassin de vie de l'aire métropolitaine lyonnaise en développant la performance du TER péri-urbain par une desserte au 1/4 d'heure,
- le développement de la coopération entre les grandes aires urbaines régionales, en confortant leur maillage par une desserte inter-cités performante à la 1/2 h assurant un report modal effectif et une connexion au hub de correspondance national et européen de Part-Dieu ;
- la réponse à l'ambition d'une stratégie d'aménagement du territoire national qui vise à relier les grands territoires entre eux en mode non émissif ;
- le développement des corridors transeuropéens pour les biens et les personnes.

Les aménagements de long terme du Nœud ferroviaire lyonnais sont indispensables pour préserver et renforcer les liens entre le cœur de l'agglomération, son bassin de vie, les autres agglomérations régionales et l'ensemble des territoires de la région. Un renfort de desserte du cœur de l'agglomération via une augmentation des capacités routières au regard des enjeux sanitaires, énergétiques, climatiques et de préservation des ressources n'est plus envisageable.

Parce que l'enjeu de la mobilité du quotidien est aujourd'hui au cœur de la cohésion territoriale, parce que la Métropole de Lyon veut que son attractivité profite au plus grand nombre au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, il n'existe pas d'alternative au projet NFL long terme pour le développement sur Lyon d'une offre de mobilité capacitaire, écologique et accessible à tous.

La désaturation du nœud ferroviaire lyonnais doit être une priorité nationale et l'État, au travers de l'établissement public SNCF Réseau, doit programmer les investissements qui offriront une capacité de développement des dessertes régionales et nationales, tout en rendant possible la mise en œuvre d'une desserte des quinze branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise à la fréquence cible du 1/4 d'heure en heure de pointe.