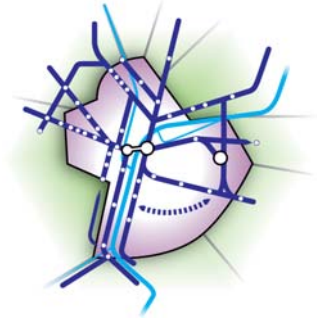


2.4 Structurer une offre de transport autour d'un réseau express métropolitain (RER Lyonnais)



Si, historiquement, le développement de l'urbanisation de l'aire métropolitaine s'est réalisé autour du réseau routier et autoroutier, le Scot de l'agglomération fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER Lyonnais, seul à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Il partage ce choix avec l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine.

Vers un RER lyonnais



CONSTITUER À L'HORIZON 2030 UN VÉRITABLE RER LYONNAIS

Le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise constitue le fondement de ce que pourrait être à horizon 2030 un véritable RER Lyonnais. En effet, l'objectif de Réseau express vise à faire exister au-delà de la ville centre un réseau structurant de transport collectif à partir du réseau existant qui constitue en fait une pseudo-étoile ferroviaire (réseau de l'ouest lyonnais indépendant, réseau global peu lisible).

Compléter et restructurer le réseau ferroviaire

À plus long terme, l'enjeu consiste à compléter et restructurer ce réseau, à afficher clairement le rôle de chacune des gares. Pour atteindre cet objectif, des investissements de capacité seront nécessaires au niveau du nœud ferroviaire lyonnais et des interconnexions devront être recherchées entre les branches des réseaux ferroviaire et urbain.

Mieux utiliser les infrastructures existantes

L'hypothèse de capacités d'investissement des collectivités durablement limitées, les choix opérés prioritairement en faveur du logement et des transports collectifs, conduisent à être davantage sélectif sur les nouveaux investissements routiers et à imaginer de nouvelles modalités pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes (péage, limitation de vitesse, réservation de voies pour les transports collectifs ou le covoiturage).

En matière de transports collectifs, la coordination entre les différentes offres (RER, bus, lignes interurbaines) doit encore être renforcée à l'échelle métropolitaine. L'accessibilité aux gares et stations du RER doit être améliorée, que ce soit en modes doux, en transports collectifs ou en voiture.

Ce principe implique notamment d'augmenter significativement l'offre en termes de parcs-relais en mobilisant des acteurs pour déterminer la localisation et prévoir les emprises nécessaires des futurs parcs-relais à l'horizon 2030. Ces choix s'effectueront en cohérence avec ceux opérés par les Scot voisins dans ce domaine.

Passer de l'étoile à la toile

Afin de viser une desserte de l'ensemble du territoire, passant notamment par un meilleur maillage, il faut prévoir, au-delà de la mise en place d'un système radial, le déploiement de lignes de rocade permettant d'évoluer progressivement du modèle de l'étoile vers celui de la toile : ce maillage s'appuie par exemple sur la mise en place de lignes structurantes nord-sud dans le Centre-Est, et sur le prolongement de la ligne de l'Ouest lyonnais vers Givors ainsi que sur la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux.

Dans cette optique, le Scot préconise la recherche de solutions alternatives de financement, tant auprès des usagers concernés (péages/taxes) qu'auprès des territoires partenaires à l'échelle métropolitaine. Dans ce cadre, le Scot soutient l'idée d'une organisation des transports à l'échelle métropolitaine assurant participation politique et financière élargie au développement du système de transport.

URBANISER PRIORITAIREMENT AUTOUR DU RER

Localiser prioritairement le développement autour des gares

Il s'agit de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois, notamment tertiaires, d'abord dans les secteurs situés à proximité immédiate des gares et stations du RER, ensuite dans des périmètres plus larges où le rabattement par d'autres modes apparaît pertinent.



La gare de Sathonay-Rillieux