

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur - Juin 2019

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

SEPAL

Le syndicat d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal) est un établissement public composé de trois membres (Métropole de Lyon, Communautés de communes de l'Est lyonnais et du Pays de l'Ozon).

Le Sepal est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre le Schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'agglomération lyonnaise.

Ce document d'urbanisme approuvé en 2010 fixe le cap pour les politiques publiques en matière d'habitat, d'économie, de déplacements et d'environnement pour les vingt prochaines années (2030).

Contact

Sepal

Immeuble Porte Sud

4, rue des Cuirassiers

69003 Lyon

www.scot-agglolyon.fr

CAHIER D'ACTEUR

Répondre à l'urgence, anticiper l'avenir

UN IMPÉRATIF : AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT D'UN HUB FERROVIAIRE MAJEUR DU RÉSEAU NATIONAL

L'agglomération lyonnaise occupe une position stratégique de carrefour dans les flux régionaux, nationaux et européens, au passage de deux grands corridors fret européens (Méditerranée et Mer du Nord-Méditerranée), dont elle a su tirer partie tout au long de son histoire. Elle connaît néanmoins **une situation de congestion ferroviaire unique en Europe qui nuit gravement à la performance du train**, que ce soit pour le fret, la mobilité longue distance ou celle du quotidien. Cette situation n'est plus acceptable pour un bon nombre de concitoyens et d'acteurs économiques confrontés à des retards répétés et à des suppressions de train.

MULTIPLIER PAR DEUX L'OFFRE DE TRAINS

Il y a urgence à agir : en augmentant la capacité du réseau de 40%, les aménagements de long terme sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) devront répondre à l'augmentation prévisible des besoins de déplacement et permettre à terme le doublement des dessertes TGV, régionales et fret. Complémentaires au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), ils permettront d'accueillir les grands projets ferroviaires nationaux (LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Lyon-Turin) et d'améliorer le fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire français. **Ce projet est donc d'abord un enjeu national.**

Il conditionne également un développement métropolitain équitable et durable. Alors que les enjeux climatiques et de santé publique imposent des changements de comportements dans nos mobilités, l'étoile ferroviaire lyonnaise est au cœur du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'amélioration et la montée en puissance de ce réseau permises par les aménagements de long terme sur le NFL sont indissociables de l'ambition de développement du territoire.

RENFORCER L'ATTRACTIVITE RÉGIONALE

PERTURBATIONS ET RETARDS: UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Une économie très dépendante de la qualité des liaisons de transport

Le dynamisme d'Auvergne-Rhône-Alpes (2ème région française et 4ème en Europe pour le PIB) repose sur un réseau de pôles économiques régionaux dynamiques (Lyon, Genevois français, Grenoble, Clermont-Ferrand,...), reliés par un réseau particulièrement dense d'infrastructures terrestres, fluviomaritimes et ferroviaires.

Ces pôles régionaux tirent leur force d'une économie productive par nature très dépendante de la qualité des liaisons de transport, notamment ferrées, pour les fonctions d'approvisionnement et d'expédition. Ils réclament plus de fiabilité et de capacité ferroviaires pour le fret, mais aussi pour leurs salariés dans leur trajets quotidiens. Or Auvergne-Rhône-Alpes est dans **une situation préoccupante : avant dernière région de France en matière de ponctualité**, les retards qu'elle observe sont dus pour plus d'un tiers (36%) au nœud lyonnais.

Des conditions actuelles défavorables au développement du fret ferroviaire

Pour répondre à l'évolution prévisible des besoins d'échanges et assurer la fluidité des acheminements ferroviaires nationaux et européens, il devient urgent de moderniser les infrastructures et lever les contraintes d'engorgement. Sans quoi, **le risque est grand de rester demain en marge des principaux corridors fret européens qui se déplacent vers l'Est** au profit de la Suisse, par exemple, qui a ouvert en juin 2007 le tunnel de base du Lötschberg (35 km) puis en décembre 2016 le tunnel du Gothard (57 km).

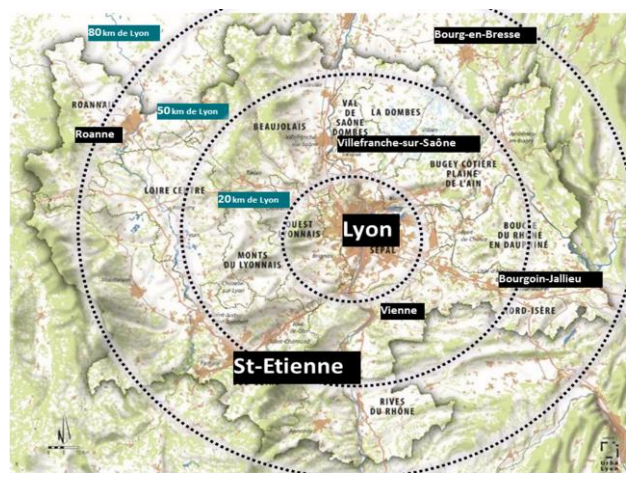
Accueillir les grands projets d'accessibilité nationale et internationale

C'est pourquoi l'agglomération lyonnaise soutient sans réserve les aménagements de court, moyen et long terme sur le NFL. Elle affiche également son soutien à un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise privilégiant un passage en jumelage avec la LGV Méditerranée (à défaut, enterré dans l'ensemble de sa partie Sud), qui contribuera à la désaturation du NFL en libérant des sillons au profit du trafic voyageurs, ainsi qu'à la liaison Lyon-Turin et ses accès français, maillon important du corridor fret méditerranéen.

Ces projets, auxquels s'adosseront des équipements d'intermodalité (chantier de transport combiné, autoroutes ferroviaires...) sont nécessaires pour **inscrire le développement économique métropolitain et régional dans une perspective de report modal et dans une politique européenne durable de développement du fret ferroviaire**. Ils accompagneront le développement économique de l'agglomération lyonnaise, et plus particulièrement celui de la plaine de Saint-Exupéry par le haut niveau de service d'infrastructure de transport (aérien, ferré, routier).

Agglomération lyonnaise (Scot) : territoire du Sepal, regroupant 1,4 millions d'habitants et composé de la Métropole de Lyon, des Communautés de Communes de l'Est lyonnais et du Pays de l'Ozon

Aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne (inter-Scot) : elle regroupe 13 Scot, 3,3 millions d'habitants, et comprend deux Métropoles (Lyon et Saint-Etienne) et quatre agglomérations de plus de 50 000 habitants (Vienne, Villefranche, la Porte de l'Isère et Roanne).



DÉBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme

Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges Pompidou - 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

AGIR POUR UN DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN SOUTENABLE ET ÉQUITABLE

Des dynamiques urbaines qui se jouent dans un cadre territorial de plus en plus vaste

L'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne est un **moteur du dynamisme régional** : en 15 ans (1999-2015) le territoire a accueilli 350 000 habitants et 236 000 emplois supplémentaires. Or, l'attractivité lyonnaise génère un desserrement progressif des populations et des activités et accroît les interdépendances territoriales : les mobilités entre l'agglomération lyonnaise et le reste de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne ont ainsi cru de 22% entre 1999 et 2015. Qu'il s'agisse de logement, d'emploi, d'achats ou de loisirs, **les pratiques des habitants se déploient désormais dans un rayon d'environ 60 kilomètres autour de Lyon.**

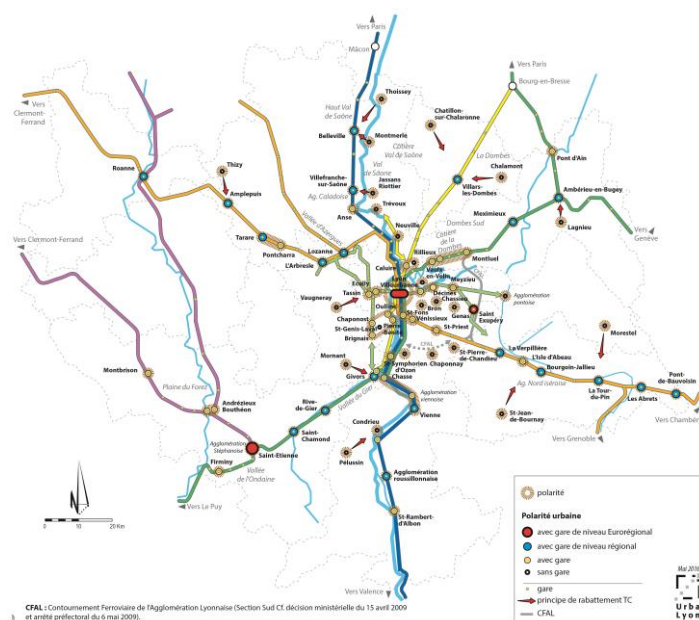
Pour ces déplacements métropolitains qui concernent au quotidien 200 000 actifs, le train doit pouvoir rester compétitif pour jouer un rôle majeur dans l'offre globale de mobilité.

Sans aménagement sur le NFL, pas de « RER à la lyonnaise »

Le développement du territoire, qui s'affirme autour de trois choix fondateurs – attractivité, solidarité territoriale et sociale, qualité environnementale – repose en grande partie sur **le déploiement d'un « RER à la lyonnaise » dont les aménagements NFL long terme sont une composante indispensable.** Organisant la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine, ce réseau express doit pouvoir être renforcé et offrir de nouveaux services pour les trajets du quotidien : desserte périurbaine au ¼ heure, services renforcés entre pôles régionaux, réouverture de gares ou haltes (ex : Toussieu-Saint-Pierre de Chandieu)...

L'étoile ferroviaire offre une opportunité considérable - **81% de la population de l'aire métropolitaine étant située à moins de 5 km d'une gare.** Cette « ossature vertueuse » préservée jusqu'en centre-ville et qui permet de relier tous les territoires entre eux -

périurbain, pôles urbains, métropoles - offre l'avantage d'une solution capacitaire et parmi les moins polluantes. Elle représente, **dans certains territoires peu denses et dépourvus de transports collectifs, la seule alternative crédible à la voiture.**



Le risque d'un territoire « à deux vitesses »

Le réseau ferroviaire est néanmoins en limite de capacité et les perspectives démographiques particulièrement soutenues - **4 millions d'habitants sont attendus dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne à l'horizon 2040** - pèseront encore davantage. Un investissement d'ampleur dans le nœud ferroviaire est seul à même de dégager les capacités suffisantes pour offrir de nouvelles dessertes et répondre aux besoins croissants des habitants.

Sans ce saut de capacité, **le risque est fort de voir se développer à terme une aire métropolitaine « à deux vitesses »**, les habitants des cœurs d'agglomération disposant d'un large choix pour se déplacer (train, métro, tram, bus, nouvelles mobilités, navettes autonomes...) et les autres peinant à trouver des solutions alternatives à la voiture.

De ce projet, dépend donc la capacité de l'agglomération lyonnaise et des territoires voisins à **poursuivre et partager leur développement de manière durable et équitable.**

CONFORTER LE HUB FERROVIAIRE DE PART-DIEU

Un enjeu collectif majeur

Le maintien à Part-Dieu d'une gare centrale forte assurant les correspondances entre les lignes régionales et nationales, interconnectée au réseau de transports collectifs urbains, est un atout pour la dynamique métropolitaine et régionale.

C'est pourquoi le Sepal affiche son soutien aux aménagements de long terme qui visent à **renforcer l'axe central Saint-Clair-Guillotière passant par la Part-Dieu**.

Ce besoin d'une accessibilité centrale répond à une demande des visiteurs nationaux et internationaux (tourisme d'affaires et de loisirs) et des actifs, qui ont souvent pour destination le cœur métropolitain : Lyon et Villeurbanne représentent par exemple 40 % des emplois occupés par des résidents du reste de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et 80 % de ceux utilisant le train.

Concilier le rôle de porte d'entrée internationale et celui de cœur de quartier

Par ailleurs, l'attractivité de la Part-Dieu, second quartier d'affaire en France, repose en grande partie sur sa gare, qui permet de rallier aussi bien le local que le national et l'international.

Le quartier est en pleine mutation pour atteindre une place de choix dans l'offre nationale et internationale (40 000 emplois en plus d'ici 2030).

Les conditions d'insertion du projet NFL-long terme doivent donc être regardées avec vigilance et conduisent l'agglomération lyonnaise à **privilégier, parmi les deux scénarios, celui en souterrain** qui limite les contraintes d'insertion urbaine et les nuisances pour les riverains.

Assurer un développement complémentaire avec les autres gares lyonnaises

Les expertises complémentaires montrent que **les investissements de capacité dans le cœur du réseau sont indispensables pour lever les contraintes** structurelles du nœud. En effet, aucun des scénarios étudiés - nouvelle signalisation ERTMS, équilibrage des trafics entre les gares lyonnaises, réalisation partielle des grands projets etc. - n'apparaît suffisant pour satisfaire à l'accroissement de tous les services nécessaires à long terme, tout en maintenant une gare centrale forte à Part-Dieu. Néanmoins, s'agissant de **la gare Saint-Exupéry**, sa double vocation de gare d'aéroport et de gare de territoire permet d'envisager le développement **de nouvelles dessertes, dans un principe de complémentarité et non d'opposition ou de substitution à Part-Dieu**. Les acteurs du grand Est lyonnais et du Nord Isère disposeront ainsi de relations plus soutenues avec Paris et le Sud, les vallées alpines et l'Auvergne. Ce développement doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'accessibilité tous modes vers la plateforme Saint-Exupéry, notamment en transports collectifs.

CONCLUSION

En offrant des opportunités nouvelles de desserte pour les territoires, le projet NFL-long terme répond localement à trois défis :

- l'attractivité du territoire, en confortant l'accessibilité nationale et internationale et en fluidifiant les relations entre les grands pôles régionaux.
- l'urgence environnementale et climatique : atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, agir sur la qualité de l'air, appellent à des changements de pratiques vers des mobilités décarbonées ;
- la cohésion sociale et territoriale, en développant de nouvelles dessertes au cœur et en périphérie des grandes agglomérations, où la dépendance à la voiture est souvent vécue comme une source d'inégalités entre les citoyens et de fractures entre les territoires.