

Sud Loire
Beaujolais
Nord-Isère
La Dombes
Ouest Lyonnais
Rives du Rhône
Val de Saône-Dombes
Boucle du Rhône en Dauphiné
Agglomération Lyonnaise
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
Roannais



Livret métropolitain inter-Scot - 2007

Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

*p*olarités & *R*_{ER}



livret métropolitain



En juillet 2006, les présidents des Scot de l'aire métropolitaine ont reconnu le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable du territoire métropolitain au travers de leur adhésion au Chapitre commun des Scot.

Ce document fondateur rend compte d'une vision partagée de l'évolution du territoire métropolitain. Cette vision se décline en six grands objectifs à poursuivre dans les orientations d'aménagement des Scot :

- **une métropole accueillante,**
- **une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat,**
- **une métropole nature qui protège et valorise son environnement,**
- **une attractivité économique conçue sur la complémentarité,**
- **une métropole ouverte sur les espaces régionaux, ses voies naturelles et sur le reste du monde,**
- **une inscription dans une gouvernance métropolitaine renforcée.**

Introduction

Rechercher un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat dans l'inter-Scot implique de confronter les polarités identifiées dans chacun des Scot aux gares du futur réseau RER.

Ce cahier synthétique a donc pour objectif de mettre en perspective les dispositions des Scot en terme de polarisation du développement urbain et la présence ou non d'une offre de transport structurante à l'échelle métropolitaine.

L'analyse effectuée permet de réinterroger les objectifs de chacun des Scot ainsi que ceux de la Région, des Départements et des Autorités Organisatrices de Transport Urbain au niveau du développement de l'offre en transports collectifs : il s'agit de nouer un dialogue constructif afin de donner corps à l'objectif de cohérence entre transport et urbanisme à l'échelle métropolitaine.

Les polarités identifiées dans les Scot

Conformément à la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire métropolitaine lyonnaise, les Scot de l'inter-Scot ont défini chacun sur leur territoire, en fonction des spécificités locales, les polarités destinées à accueillir de manière prioritaire le développement urbain et à structurer l'organisation territoriale.

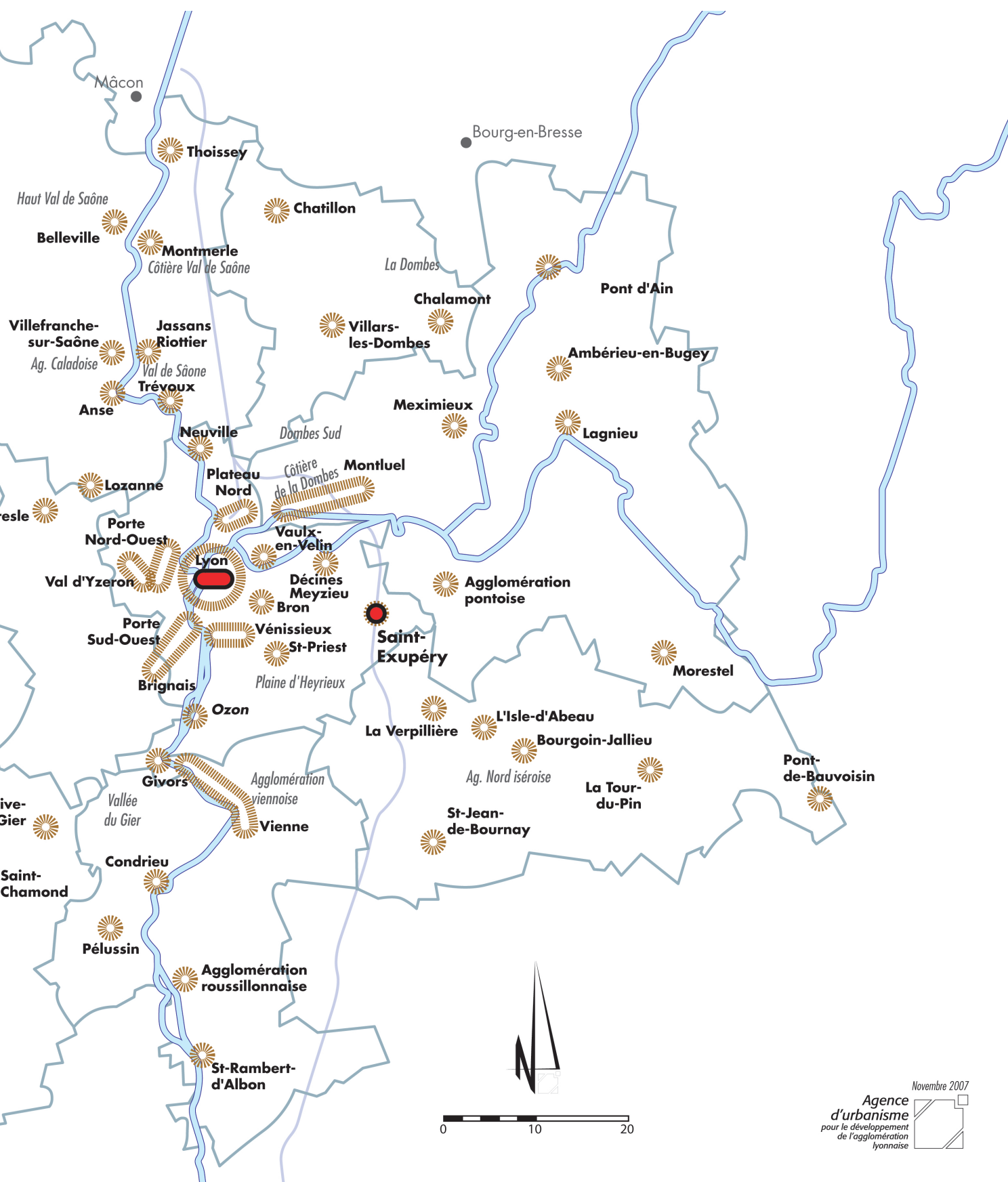
Au-delà des polarités métropolitaines clairement identifiées que constituent les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, dont le rayonnement, notamment économique, dépasse largement l'inter-Scot, chaque territoire a eu une approche différente dans la définition des polarités « intermédiaires » qui structurent la vie quotidienne des habitants.

Une définition commune (ci-dessous) a donc été proposée afin d'aboutir à la carte ci-contre identifiant l'ensemble des polarités structurantes de l'inter-Scot

Polarité : territoire urbanisé fournissant ou ayant vocation à fournir aux habitants, à distance modérée, l'essentiel des équipements et services structurants à l'échelle de bassins de vie intermédiaires (lycée, équipement sportif, culturel, hypermarché, gare, ...)

CAP & JESSEL





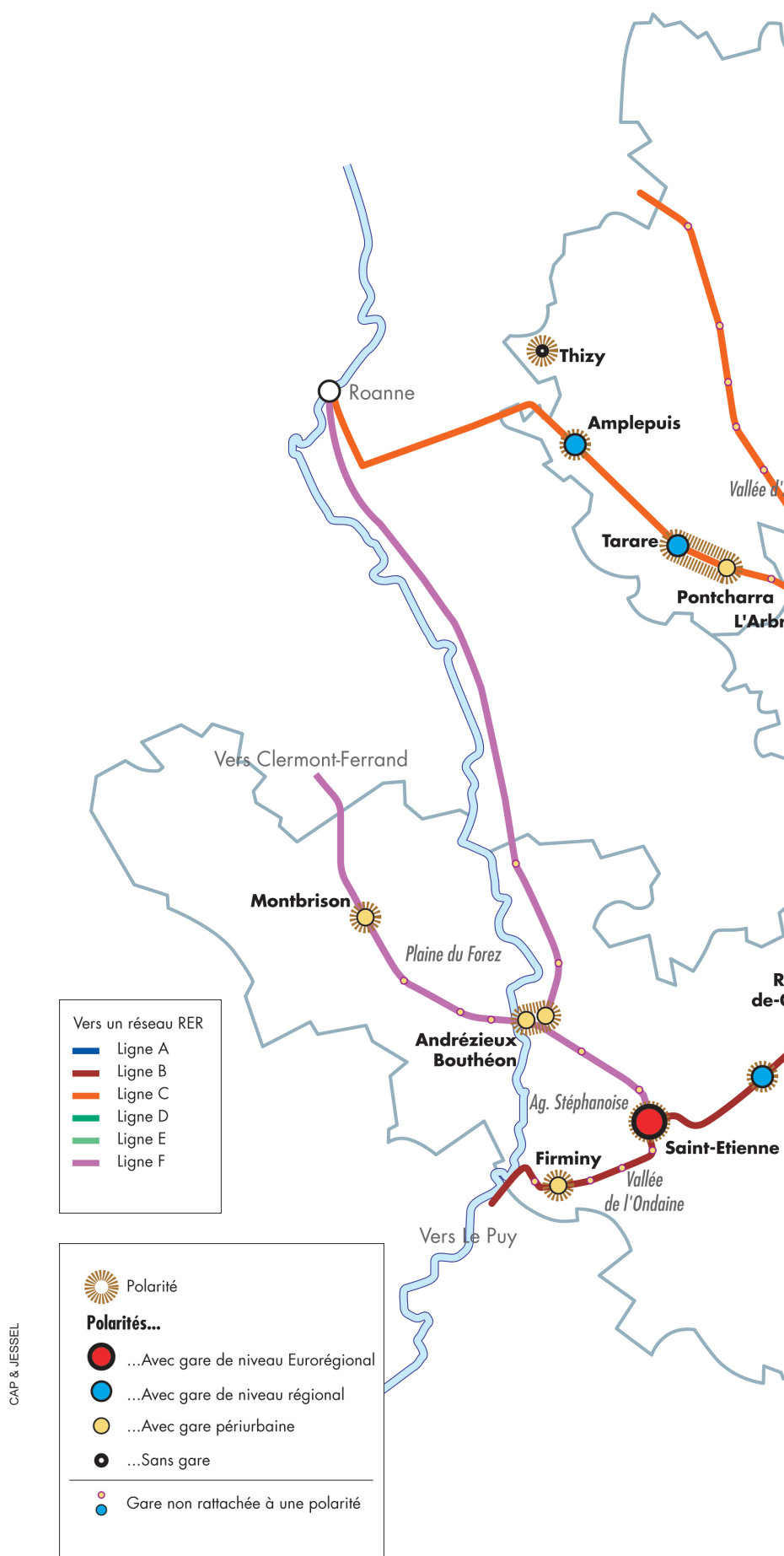
Les polarités et les gares desservies par le RER

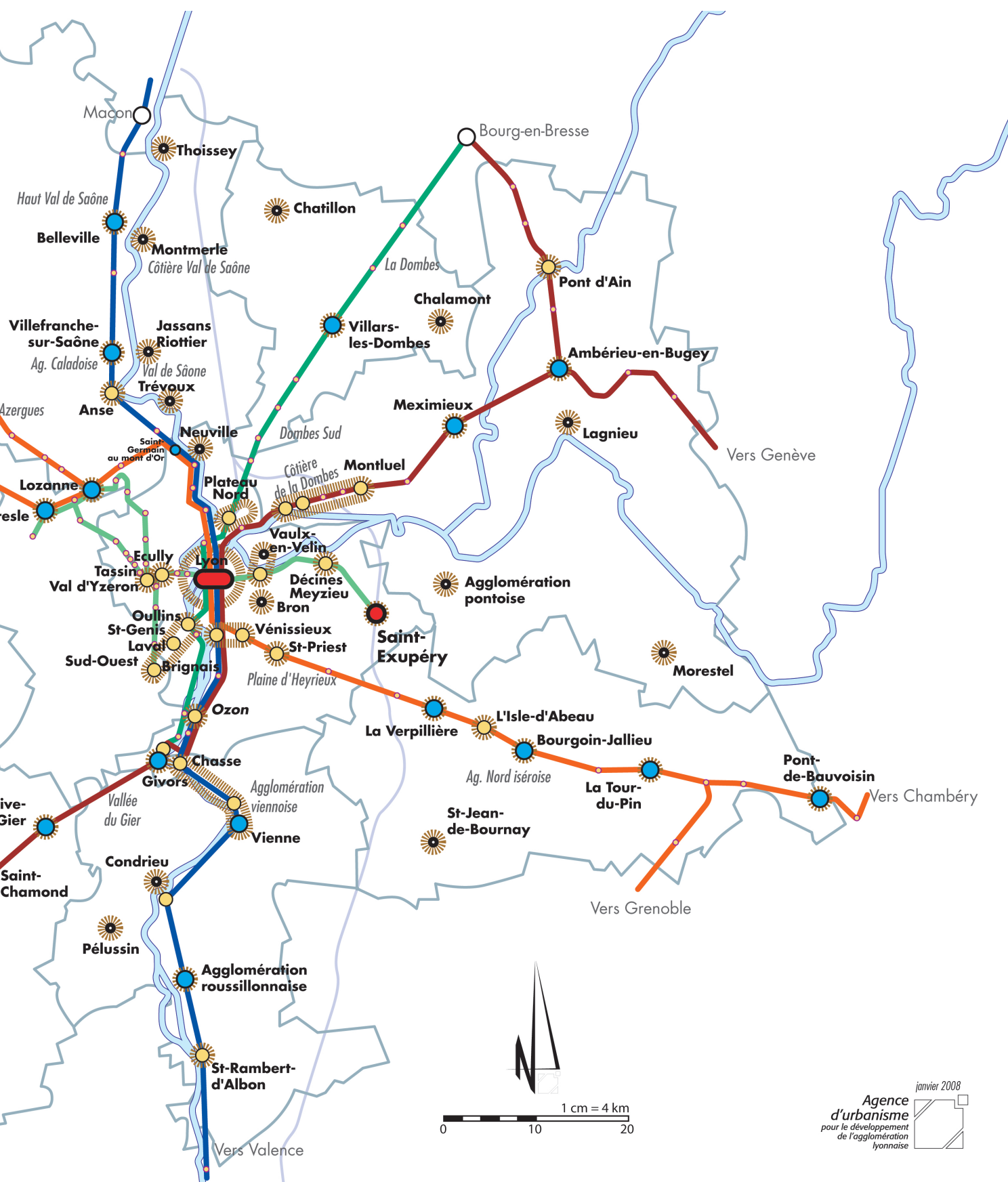
Le développement d'un réseau de transport collectif structurant de type RER à horizon 2030 constitue l'armature du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine.

Ce réseau s'appuie sur les étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise existantes avec un objectif d'augmentation très forte de l'offre cadencée sur les différents axes et des investissements lourds à prévoir notamment dans l'agglomération lyonnaise.

La carte ci-contre illustre la bonne adéquation générale des polarités identifiées dans les Scot avec les gares et haltes du réseau ferroviaire. Les polarités disposant de gares de niveau régional (en bleu sur la carte) revêtent un intérêt plus important que les autres en termes de transport puisque le niveau d'offre y est supérieur avec à la fois des services directs et des services omnibus avec les gares lyonnaises et stéphanoises. A noter que la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or est la seule gare de niveau régional ne correspondant pas à une polarité identifiée dans les Scot.

Deux Scot apparaissent comme « orphelins » d'offre ferroviaire : la Boucle du Rhône en Dauphiné et le Val de Saône-Dombes. Se pose donc, pour ces territoires et leurs polarités, la question de leur connexion au système de transport métropolitain.





Les polarités non desservies

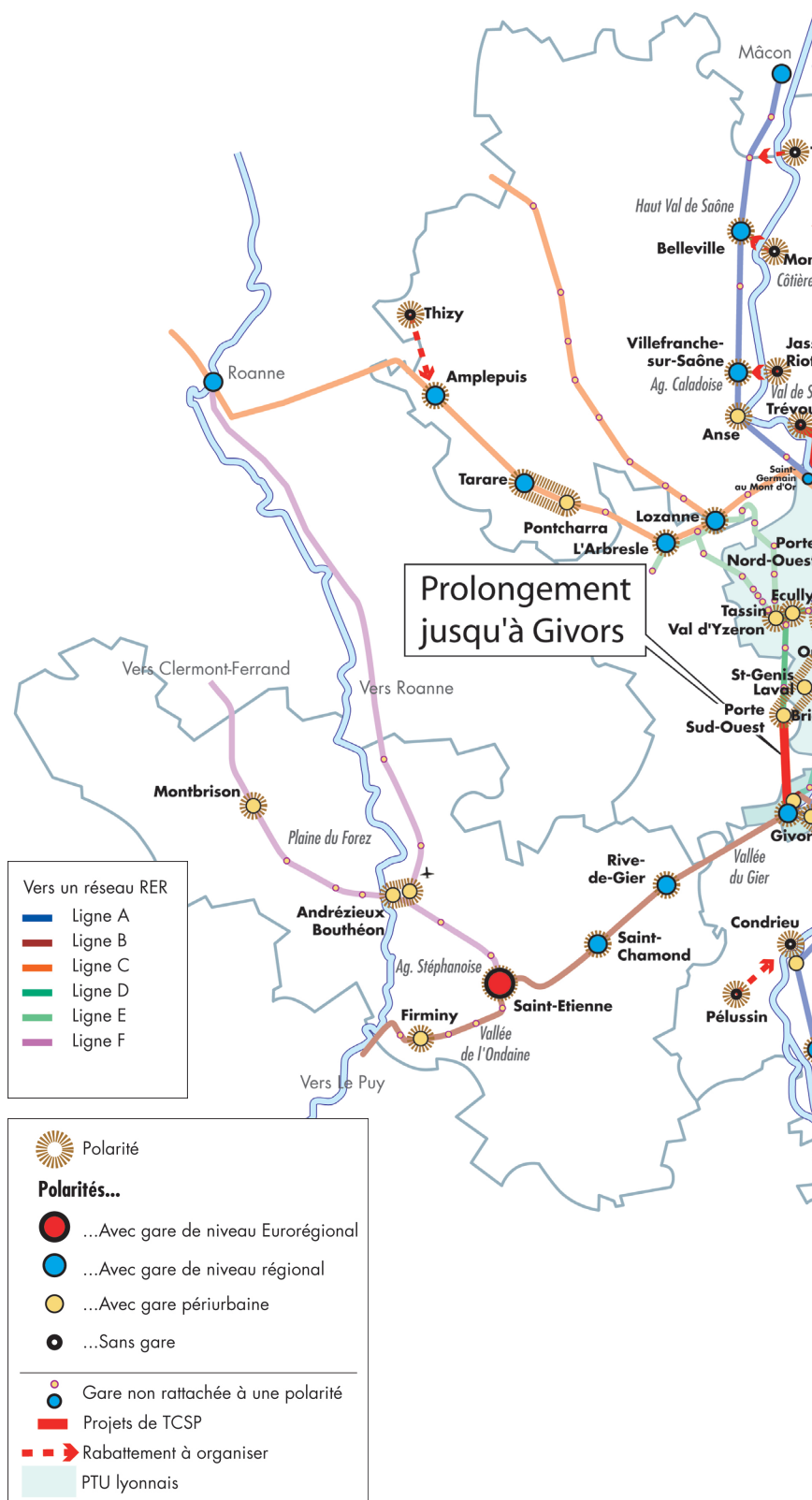
Malgré la relativement bonne adéquation entre le réseau ferroviaire et l'armature urbaine à l'échelle de l'inter-Scot, un certain nombre de polarités restent à l'écart du futur RER métropolitain.

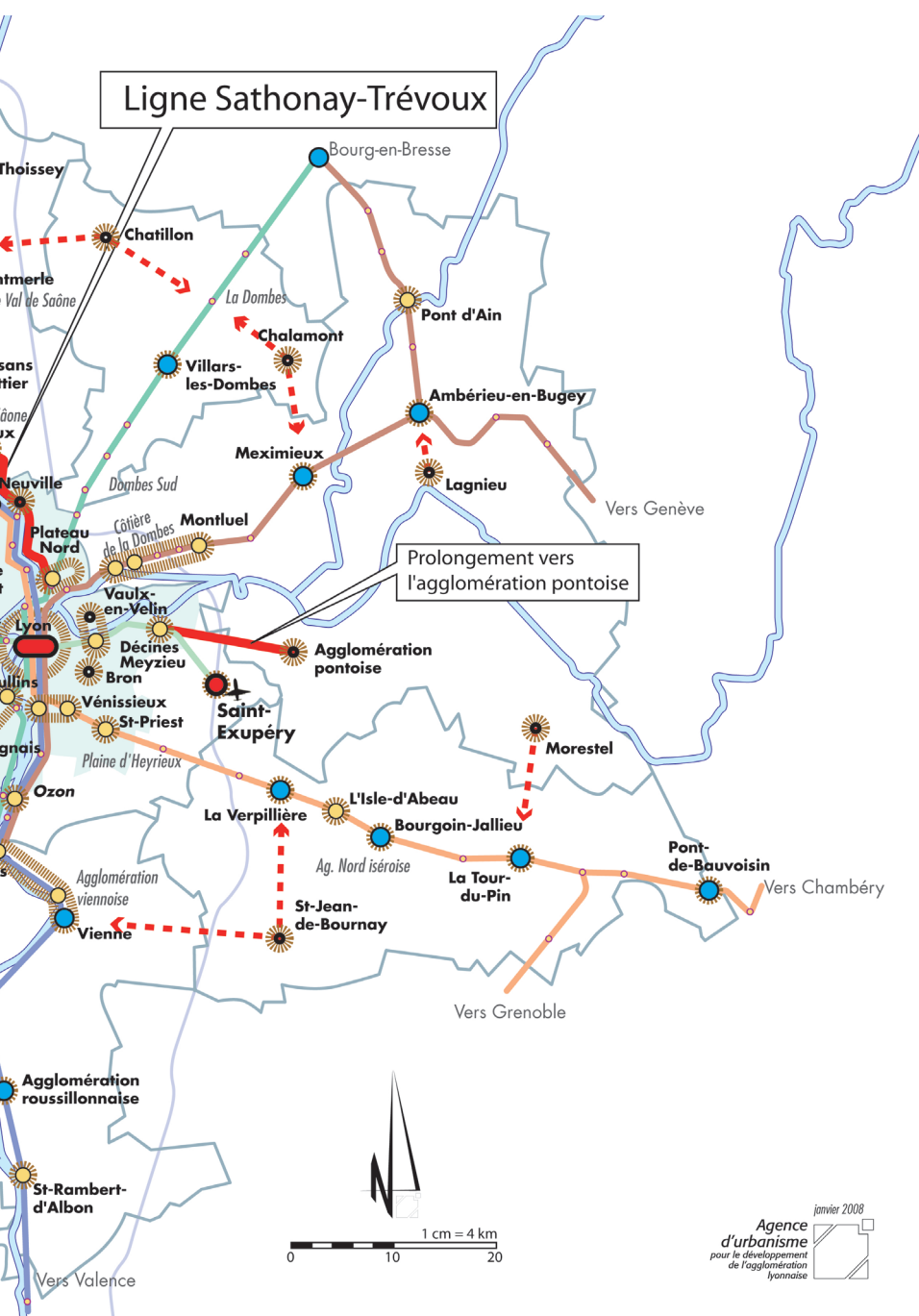
Des projets d'extension du réseau ferroviaire périurbain devraient répondre au besoin de desserte d'un certain nombre d'entre elles :

- le prolongement de la ligne de l'Est lyonnais au-delà de Meyzieu devrait relier directement l'agglomération pontoise, dans la Boucle du Rhône en Dauphiné, à l'agglomération lyonnaise,
- la réouverture aux voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux permettrait de relier les polarités de Neuville-sur-Saône, dans l'agglomération lyonnaise, et de Trévoux, dans le Val de Saône-Dombes, au centre de Lyon.

Le projet de prolongement du réseau de l'Ouest Lyonnais vers Givors devrait conférer à l'agglomération givordine une accessibilité renforcée à l'ouest de l'agglomération lyonnaise.

De plus, les polarités situées dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération lyonnaise disposent de services de transports collectifs plus ou moins performants (métro, tramway, bus en site propre) pouvant se substituer ou être complémentaires par rapport aux gares ferroviaires.





Un certain nombre de polarités identifiées disposent d'une gare en rive opposée de la Saône ou du Rhône :

- Jassans-Riottier, dans le Val de Saône-Dombes, par rapport à la gare de Villefranche-sur-Saône,
- Neuville-sur-Saône, dans l'agglomération lyonnaise, par rapport à la gare d'Albigny-Neuville,
- Condrieu, dans les Rives du Rhône, par rapport à la gare de Saint-Clair – les Roches.

Pour ces polarités, il s'agit d'organiser la proximité par rapport à ces gares, c'est-à-dire de faciliter les déplacements en modes doux ou transports collectifs pour les rejoindre.

Enfin, un certain nombre de polarités se situent clairement à l'écart de l'offre ferroviaire :

- Montmerle-sur-Saône et Thoissey dans le Val de Saône-Dombes,
- Chatillon-sur-Chalaronne et Chalamont, dans la Dombes,
- Lagnieu dans le Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain,
- Morestel dans la Boucle du Rhône en Dauphiné,
- Saint-Jean-de-Bournay dans le Nord-Isère,
- Pélussin dans les Rives du Rhône.

Pour ces dernières, des solutions doivent être recherchées pour organiser le rabattement de manière optimale sur les gares les plus proches. Le rabattement en transports collectifs doit être organisé de manière efficace pour être compétitif par rapport au rabattement automobile, qui doit avant tout concerner les territoires pour lesquels aucune offre alternative ne peut être proposée. Cette problématique concerne également les polarités potentiellement desservies (Cf. plus haut) mais pour lesquelles il est important d'organiser le rabattement en attendant la réalisation des projets.

Synthèse et perspectives

Vers une hiérarchie de polarités en fonction de l'offre RER ?

Du point de vue du transport, il apparaît que les polarités disposant d'une gare de niveau régional bénéficient d'un niveau de service bien supérieur à celles disposant d'une gare périurbaine. Ceci est d'autant plus vrai pour ces dernières par rapport aux polarités ne disposant pas de gare. Ces différences posent la question d'une hiérarchisation entre polarités à l'échelle métropolitaine : au-delà du principe de polarisation du développement urbain, ne faut-il pas s'orienter vers des rythmes différenciés d'urbanisation à l'échelle métropolitaine en fonction du niveau de service proposé par le RER ? La mise en place de projets tels que le prolongement de la ligne de l'Est lyonnais vers l'agglomération pontoise et la réouverture de la ligne Sathonay-Trévoux, changerait bien entendu le statut des polarités concernées. Ceci pose également la question de gares de niveau régional qui ne seraient pas associées à une polarité.

Organisation des transports à l'échelle des bassins de vie

Au-delà de la question des déplacements en lien avec les agglomérations stéphanoise ou lyonnaise, se pose sur chacun des territoires la question de l'organisation des transports à l'échelle des bassins de vie. En effet, le concept de multipolarité n'a de sens que si chacune des polarités identifiées permet de structurer le fonctionnement de son bassin de vie. C'est à cette échelle que se fait l'essentiel des déplacements quotidiens et que peuvent se développer des alternatives aux déplacements automobiles autour de transports collectifs ou d'aménagements favorables à l'usage du vélo ou à la marche à pied.

Vers une hiérarchie des polarités ?



Des bassins de vie à structurer



Des liaisons entre polarités à organiser



Vers un syndicat mixte ?



Polarités...



...Avec gare de niveau Eurorégional



...Avec gare de niveau régional



...Avec gare périurbaine



...Sans gare



Gare non rattachée à une polarité



Rayonnement métropolitain



Liaisons entre polarités

Le RER apporte des réponses aux besoins de déplacements radiaux, essentiellement vers ou depuis les agglomérations stéphanoise et lyonnaise. Il convient de rechercher également des solutions aux déplacements entre polarités, notamment aux relations « de rocade », auxquels ne saurait répondre l'étoile ferroviaire. Il s'agit donc de s'intéresser à la mise en place de services routiers structurants de transports collectifs, seuls à même de répondre à ce type de besoin, et permettant également le rabattement vers les gares pour les polarités non équipées. De plus, des investissements lourds apparaissent indispensables dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais pour permettre une diamétralisation¹ des services (enjeu avant tout d'exploitation) ainsi que le passage possible d'une ligne du RER à une autre en une seule correspondance.

Vers une politique métropolitaine des transports

Au-delà du projet de Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise, permettant un développement coordonné de l'offre en transports collectifs à court terme, se pose la question des suites à donner au niveau institutionnel pour poursuivre et amplifier cette politique. La constitution d'un syndicat mixte de transport à l'échelle métropolitaine, associant l'ensemble des autorités organisatrices de transport, semble être la piste adéquate pour fédérer les différentes politiques et renforcer durablement la coordination des différentes offres entre les transports urbains, interurbains et ferroviaires.

¹ **Diamétralisation** : organisation de l'offre en lignes traversant l'agglomération lyonnaise permettant d'améliorer le service tout en apportant des gains de capacité au niveau du nœud ferroviaire et en optimisant l'utilisation du matériel roulant.



Pôle Grands Territoires

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83
www.urbalyon.org

www.inter-scot.org

Coordination de la rédaction : **Nicolas Pech**

Maquette : **Hervé Fayet**

Cartographie : **Robert Jessel**

Crédit photos : Agence d'urbanisme

Pour toute information sur la démarche inter-Scot,
contacter **Sybillé Thirion** 04 78 63 43 90 s.thirion@urbalyon.org