

2. LES DÉPLACEMENTS : TENSIONS ENTRE ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET AMÉNAGEMENT DU CADRE DE VIE

Un réseau d'infrastructures de grande portée assure une bonne accessibilité à l'agglomération lyonnaise

Transport aérien : une accessibilité internationale qui se renforce

L'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry : développement d'une plate forme internationale et multimodale

L'aéroport international de Lyon-Satolas, inauguré en 1975, prend en 2000 le nom de l'aviateur et écrivain lyonnais Antoine de Saint-Exupéry. Bien que situé en dehors des limites administratives de la Communauté urbaine, l'aéroport international Lyon - Saint-Exupéry entretient avec le Grand Lyon des liens étroits qui s'appréhendent en termes de liens économiques et d'accessibilité mais aussi de gestion des nuisances et des servitudes (Plan d'Exposition au Bruit). Cet aéroport est fondamental pour le développement d'une métropole à vocation européenne. Se pose ici la question de la connexion de l'aéroport avec l'ensemble de la région, et avec l'agglomération lyonnaise. L'intermodalité du site aéroportuaire en est l'outil principal.



Au delà de la communauté urbaine, à l'est, le pôle multimodal Lyon - Saint-Exupéry



la silhouette de la gare TGV de Lyon - Saint-exupéry

Une plate-forme qui évolue pour accueillir un trafic en croissance

Depuis sa création, l'aéroport s'est doté d'une seconde piste en 1992, d'une gare TGV sur le site aéroportuaire en 1994, d'un parking couvert, d'un terminal fret agrandi... Avec plus de 100 destinations en direct dont les principales destinations européennes proches, des horaires mieux adaptés au trafic affaires permettant l'aller-retour dans la journée, une activité charters de plus en plus conséquente, une amélioration des fréquences, l'aéroport s'adapte à l'évolution qualitative de la demande. Après une forte croissance au cours des années 1990, le nombre de passagers a dépassé 6 millions en 2001. L'évolution du trafic international, désormais majoritaire (56 % du trafic total), est plus marquée que celle du trafic national. Le fret se développe également, faisant du site une plate-forme importante de fret en France (plus de 98 000 tonnes de fret par an).

Une des rares en Europe à proposer des liaisons intermodales air-fer-route, la seule en France, hors région parisienne, disposant d'un trafic international majoritaire, la plate-forme continentale de Lyon - Saint-Exupéry a les moyens de se positionner comme seconde porte aérienne internationale de France. Son ambition est de renforcer la desserte des futurs pays membres de l'Union européenne et de multiplier les destinations intercontinentales, en particulier vers les Etats-Unis et le sud-est asiatique.

Des projets d'extension : un centre intermodal de plus en plus important

Le développement du site repose sur la construction projetée de deux pistes supplémentaires à l'ouest et des extensions pour les activités associées : aménagement de la zone fret (Cargoport), extension des terminaux, construction à proximité du programme «La cité fret» (hôtellerie, stationnement, activités tertiaires). Plus de 2000 ha de réserves foncières sont programmées pour l'ensemble de ces projets.

Les collectivités ont programmé la réalisation de la desserte en tramway express LESLYS reliant le centre tertiaire lyonnais de la Part-Dieu à l'aéroport, améliorant sensiblement son accessibilité depuis l'agglomération et

le réseau des villes rhônalpines. Cette infrastructure qui connectera Lyon - Saint-Exupéry à l'ensemble du réseau ferroviaire de l'agglomération placera l'aéroport parmi les premiers centres intermodaux européens.

Deux équipements complémentaires

Outre l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, le Grand Lyon dispose de deux équipements complémentaires : l'aérodrome de Lyon-Corbas (pratiques de loisirs), et l'aérodrome de Lyon-Bron (aviation d'affaires). Situé à proximité du centre international d'expositions Eurexpo et du Parc Technologique de la Porte des Alpes, l'aérodrome de Lyon-Bron récemment rénové est le deuxième aéroport d'affaires français. Cet équipement enregistre environ 70 000 mouvements d'avions par an.



L'aéroport d'affaire de Lyon - Bron

Desserte ferroviaire : une excellente desserte nationale et européenne, une desserte régionale qui s'améliore

Lyon est situé au cœur d'une étoile ferroviaire de première importance. Ce réseau est tout d'abord constitué de l'armature forte du réseau TGV qui relie efficacement l'agglomération lyonnaise à une large partie du territoire national, voire européen.

Parallèlement, il existe à l'échelle du territoire rhônalpin un réseau en étoile constitué de lignes classiques, d'importance nationale ou régionale qui convergent à Lyon. Encore inégalement exploité, ce réseau représente un fort potentiel de structuration de l'espace métropolitain.

Le Grand Lyon au cœur d'un réseau national et européen de lignes ferroviaires à grande vitesse

La mise en service de la ligne à grande vitesse a considérablement rapproché en temps Lyon de la capitale. Elle s'est accompagnée de la construction d'une nouvelle gare, la Part Dieu au cœur de la ville centre. Ces deux événements ont nettement amélioré l'offre au départ de Lyon, en temps (Paris-Lyon en 2 heures) et en qualité (cadencement).

La mise en service de la ligne TGV de contournement de l'Est lyonnais permet, depuis 1994, de desservir l'aéroport de Saint Exupéry. Celle-ci offre à l'agglomération lyonnaise une troisième gare à grande

vitesse. L'aménagement de plusieurs gares TGV de contournement de l'agglomération parisienne a permis d'étendre le réseau grande vitesse accessible depuis l'agglomération lyonnaise. Des TGV circulent désormais entre Lyon, Nantes, Lille et au-delà, Marseille, Montpellier.



Lyon et Rhône-Alpes au sein du réseau ferroviaire à grande vitesse

Le schéma directeur européen des trains à grande vitesse à l'horizon 2010 place Lyon au cœur d'un réseau exceptionnel, Paris-nord de l'Europe, Rhin-Rhône, Turin-Italie du nord et Méditerranée, Lyon devenant l'une des villes européennes les mieux desservies par le TGV. Des infrastructures venant compléter ce réseau ferroviaire à grande vitesse entre l'Europe du nord et l'Europe du sud sont en projet.

Le Grand Lyon : nœud d'un réseau régional progressivement remis en valeur

Parallèlement au réseau TGV, les grandes lignes ou lignes régionales transversales desservent les villes alentour : Genève, Chambéry, Grenoble, Valence, Saint-Étienne, Le Puy, Roanne, Mâcon... Le territoire rhônalpin dispose ainsi d'un maillage de lignes régionales relativement satisfaisant. Leur attractivité est toutefois loin d'être optimale.

Un déficit d'infrastructures vers l'ouest et le massif central

Tout d'abord, le réseau hérite de déséquilibres liés aux contraintes géographiques. Le nombre élevé des dessertes Nord-Sud, généralement doublées par la ligne TGV d'une part, et des axes transversaux reliant Lyon aux vallées de l'arc alpin d'autre part, contraste avec la faiblesse des liaisons desservant les secteurs où le relief est un frein fort au développement des infrastructures, l'ouest et le Massif Central.

Le réseau régional a largement souffert d'un déficit d'investissement au cours des vingt dernières années, la mise en place du réseau TGV ayant été prioritaire. On peut évoquer l'état souvent vétuste du matériel roulant et son niveau de confort, pas toujours attractif (l'âge moyen du parc de matériel est de 20 ans en 2002).

Convergence des trafics voyageurs et marchandises : un nœud ferroviaire proche de la saturation

La majorité des lignes (TGV, Grandes Lignes, TER) a pour terminus une gare lyonnaise. Cette multiplication des dessertes en terminus ou en passage entraîne une forte congestion du nœud ferroviaire lyonnais, proche de la saturation à certains points (pont du Rhône, Guillotière, Saint-Clair...). Une diamétralisation* des dessertes TER permettrait un gain de capacité mais fragiliserait l'exploitation en situation déjà difficile. Par ailleurs, le passage du TGV et de trains de marchandises sur certains axes réduit d'autant la capacité d'y faire circuler des trains assurant des dessertes à l'échelle de la région. Le nœud ferroviaire lyonnais est dense et proche de la saturation : il n'a plus les capacités de répondre à l'augmentation de la demande voyageur et fret.

Une offre régionale qui se renforce

Toutefois, depuis 1998 l'offre ferroviaire régionale s'est notablement renforcée. La région Rhône-Alpes assume le rôle d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux depuis 1997. Des programmes d'accroissement de l'offre ainsi que de rénovation du matériel roulant et des gares ont été lancés sur plusieurs axes. Les liaisons directes entre villes rhônalpines sont en cours d'amélioration. Les meilleurs temps de parcours depuis Lyon en direction des villes rhônalpines sont désormais les suivants :

Liaison	Meilleur temps de parcours	Evolution de la fréquentation/jour entre 1998-2001
Lyon • Bourg-en-Bresse	0 h 41	12 %
Lyon • Saint-Etienne	0 h 47	24 %
Lyon • Valence ville	0 h 52	-2 %
Lyon • Roanne	1 h 09	8 %
Lyon • Chambéry	1 h 10	16 %
Lyon • Grenoble	1 h 12	16 %

Ce sont au total 350 trains quotidiens supplémentaires qui ont été mis en service au cours des dix dernières années (soit 30 % d'offre supplémentaire), plus du tiers des gares régionales réhabilitées et plus de la moitié du matériel roulant rénové. De 1997 à 2002, l'augmentation générale de la fréquentation sur l'ensemble du réseau régional s'élève à + 35 %.

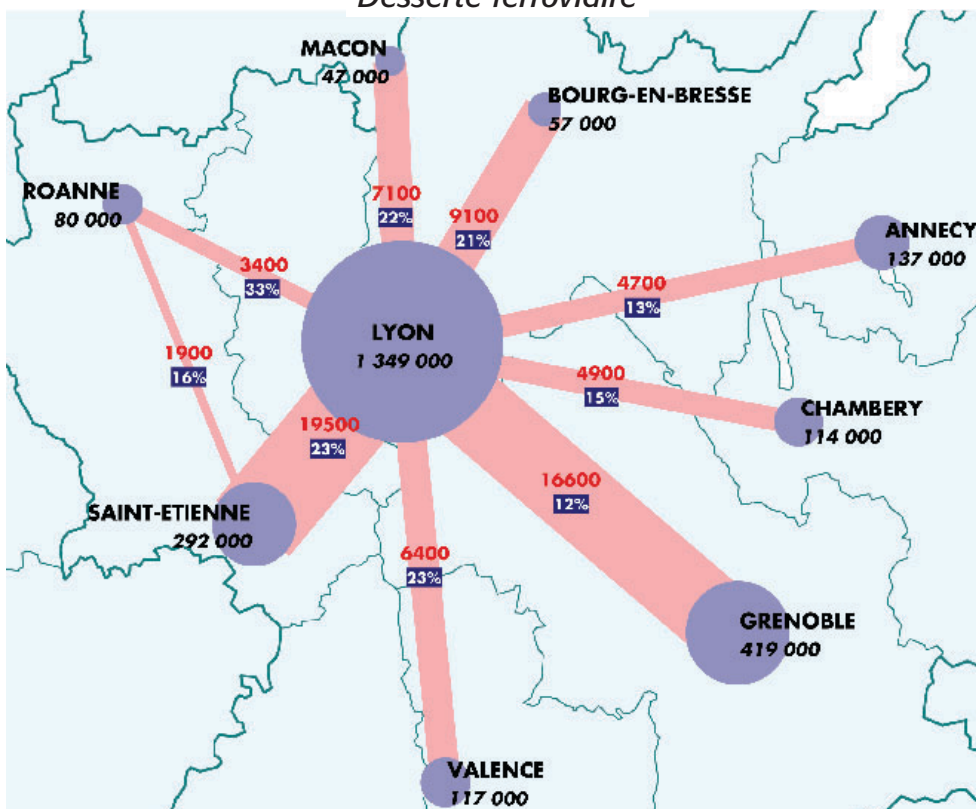
Si l'automobile reste le mode le plus utilisé, la part du train dépasse les 10 % sur la plupart des trajets entre les villes principales et dépasse 20 % entre Lyon, d'une part et Mâcon, Bourg-en-Bresse, Valence, Saint-Étienne et Roanne, d'autre part.

Par ailleurs, la Région a mis en place une nouvelle gamme tarifaire régionale, première étape d'un processus qui devrait conduire à une tarification multimodale de type « Carte orange ».

Si le réseau des Transports Express Régionaux (TER) assure une grande partie des liaisons directes à l'échelle régionale, il joue aussi un rôle central à l'échelle périurbaine dans la recherche d'une solution alternative aux problèmes des déplacements en voiture (cf. *Une armature de transports collectifs périurbains et urbains dense, pourtant encore faiblement concurrentielle*).

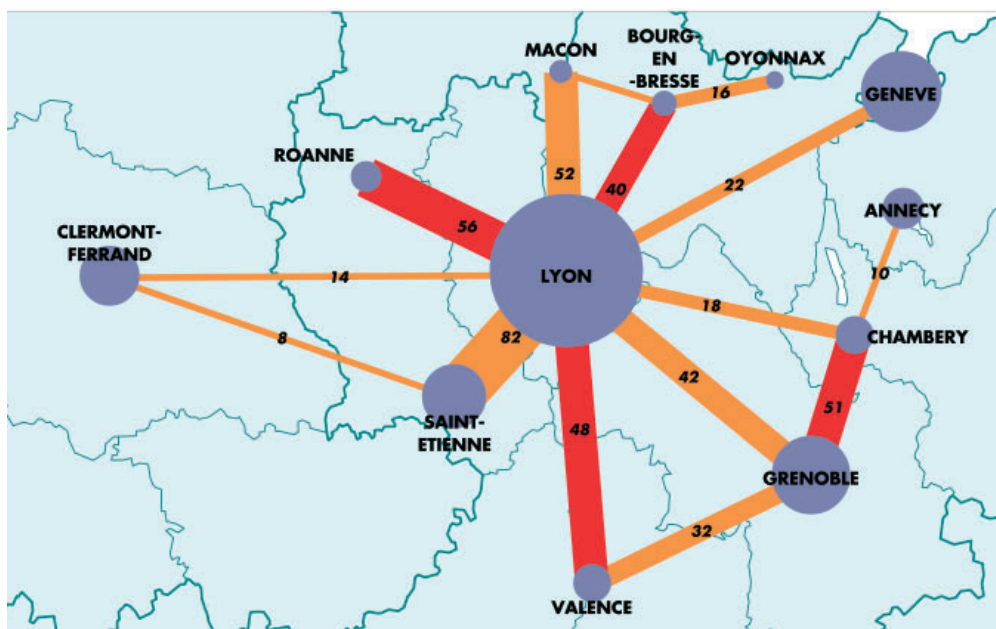
* cf lexique, voir page 381 à 384

Desserte ferroviaire



Les déplacements entre les principales villes de Rhône-Alpes

- 419 000 population des pôles urbains en 1999
- 5 000 Nombre de déplacements route + fer
- 11% Part de marché du fer



Desserte ferroviaire régionale entre les principales villes de Rhône-Alpes en 2001 (trains rapides)

- Desserte ferroviaire quotidienne (2 sens)
- 80
 - 40
 - 10

- Variation de la desserte entre 1998 et 2001
- Très forte Supérieure à 50 %
 - Forte Inférieure à 50 %
 - Population des pôles urbains en 1999

(source Région Rhône-Alpes).

Une armature autoroutière très dense, captant des flux de transit mais également des flux internes

Un réseau autoroutier concentré à l'est

Héritage d'un système radial

L'agglomération lyonnaise constitue le point de convergence d'un réseau autoroutier dense : l'A6 (Macon, Paris), l'A7 (Vienne, Marseille), l'A47 (Saint-Étienne, Clermont-Ferrand), l'A43 (Grenoble, Turin) et l'A42 (Bourg-en-Bresse, Genève). Ce système radial a conduit à une concentration des flux de tous types au cœur de l'agglomération, engendrant congestions et nuisances. Afin de ne pas accroître ces phénomènes, le Plan des Déplacements Urbains (PDU) (*voir le point « prise en compte des documents réglementaires de planification et d'orientation »*) de 1997 posait un principe de non augmentation des capacités des voiries pénétrantes sur l'agglomération. Celui-ci est réaffirmé dans le nouveau PDU approuvé le 2 juin 2005.

Multiplication des contournements par l'est : un trafic de grand transit en majorité écarté du centre de l'agglomération

Au cours des 10 dernières années, l'armature autoroutière radiale a été complétée par un ensemble d'infrastructures de type autoroutier de contournement de l'agglomération, toujours situées à l'est, où la géographie ne présente pas les contraintes de l'ouest : Tronçon nord du boulevard périphérique, rocade est (A46) et ses tronçons nord et sud, A432. Ces trois infrastructures en rocade ont permis d'écarter la majorité du trafic de transit nord-sud qui empruntait l'A6-A7 et qui encombrait l'hypercentre (moins de 10 % du trafic franchissant le tunnel de Fourvière correspond à du trafic de grand transit). Ainsi, bien que toujours traversée par l'axe autoroutier historique nord-sud (A6-A7) la ville centre est relativement bien préservée des flux de transit. Les problèmes d'engorgement du centre liés à la traversée de Lyon sont désormais moins critiques et proviennent essentiellement du trafic interne.



La rocade est (A46) à la limite entre Décines-Charpieu et Meyzieu est traversée par le CFEL. L'échangeur donne accès aux RD 6 et 517, à une zone d'activités et aux quartiers pavillonnaires de Meyzieu.

Les différents types de déplacements : interne, échange, transit

Un déplacement est le fait d'aller d'un endroit à un autre pour une activité donnée, en utilisant la voie publique. Un aller-retour ou un circuit domicile-achat-travail constitue deux déplacements. En fonction de la zone depuis laquelle on observe le déplacement, celui-ci peut être de diverses natures.

Trafic interne : Trafic dont le parcours se situe en totalité à l'intérieur de la zone considérée.

Trafic d'échange : Trafic entre la zone considérée et l'extérieur de cette zone.

Trafic de transit : Trafic traversant la zone considérée pour relier deux zones extérieures.



Entre Chassieu et Genas, la rocade est assurée la desserte de la zone d'activité de Miplaine

Des dysfonctionnements liés aux mélanges des flux internes et de transit

Saturation des voiries majeures supportant tout type de trafic

Les infrastructures routières majeures, théoriquement destinées à l'accessibilité nationale et régionale de l'agglomération, sont dotées d'un grand nombre de diffuseurs et ont ainsi simultanément favorisé le développement du trafic urbain et l'extension de la tache urbaine dans les secteurs qu'elles traversent, notamment à l'est. Elles ont ainsi été très rapidement saturées. Le rôle qu'a pris la rocade est (A46) dans le fonctionnement logistique de l'est lyonnais (proximité des grandes zones industrielles, du pôle logistique de Mions-Corbas, de Satolas et de l'Isle-d'Abeau), perturbe aussi sa mission de contournement.

Quelle grande voirie autoroutière à l'ouest ?

Si le centre est en partie préservé du trafic de transit, les contournements par l'est n'offrent qu'une demi réponse à la question du transit : captant tous types de trafic (transit, échange et interne), leur vocation s'en trouve perturbée. Se pose alors la question de la création à l'ouest de l'agglomération d'une voirie de détournement des flux de transit : le COL (Contournement Ouest de Lyon) doit remplir cette fonction.



Boulevard périphérique Laurent Bonnevey à Villeurbanne : congestion, pollution et mélange des flux

La répartition entre, d'une part, les déplacements de transit (vocation du COL qui chemine au droit de l'agglomération) et, d'autre part, les déplacements internes à l'agglomération et d'échanges (vocation du projet de bouclage du périphérique dans sa partie ouest, qui a pour fonction d'achever la ceinture périphérique de la ville centre) réside en grande partie dans le choix des distances entre échangeurs sur chacune de ces deux infrastructures.

Une liaison rapide sur laquelle la distance entre échangeurs est faible favorisera les échanges avec le secteur environnant et aura des effets forts sur l'urbanisation de ce secteur ; telle est la destination du périphérique qui sert les trafics interne et d'échange et qui permet de contourner et desservir la ville centre.

Inversement, une voirie dite étanche est destinée à accueillir des flux de transit. Son impact urbain sur l'espace traversé est moindre, elle ne le dessert pas directement.

Aussi, le traitement de la perméabilité des différentes entrées et contournements de l'agglomération doit donc être cohérent avec les objectifs du développement urbain.

C'est pourquoi, afin de ne pas renforcer la pression urbaine qui s'exerce déjà sur les plateaux de l'ouest lyonnais, le projet de DTA* (*Directive Territoriale d'Aménagement*) rejette tout projet de diffuseur sur le tracé du COL, infrastructure de transit de l'agglomération lyonnaise.

En définitive, le nombre et la capacité des infrastructures autoroutières radiales convergeant jusqu'au cœur de l'agglomération appellent à un bouclage par des rings protecteurs (périphériques ou rocares plus éloignées, tant à l'est qu'à l'ouest). Ceux-ci ne sont pas achevés et ainsi ne remplissent pas entièrement leur rôle de dilution des flux d'entrée ou de sortie, et d'écart des trafics de transit à l'extérieur de la ville agglomérée. Les PDS (Plans de Déplacements de Secteurs) mettent en évidence les projets nécessaires pour clarifier la vocation des différentes voiries.

Un renouveau du transport fluvial

Le réseau fluvial occupe une place modeste parmi les flux de transport le long de l'axe rhodanien. Hors transit, la part de la voie navigable représentait 1,3 % de l'ensemble du tonnage transporté en Rhône-Alpes en 2001 (94,5 % pour la route).

Toutefois, le bassin Rhône-Saône est aujourd'hui à grand gabarit sur 550 km (de Marseille à Chalon-sur-Saône) et offre des perspectives de développement intéressantes. Le bilan des trafics de ces dernières années laisse d'ailleurs apparaître des évolutions encourageantes, notamment à travers l'activité conteneurs.

Malgré l'abandon du projet de canal grand gabarit Rhin-Rhône, la mise à l'étude de la liaison Saône-Moselle pose la question de la traversée de la ville centre par les convois à grand gabarit et le franchissement de trois ponts construits en dessous de la côte de passage (le pont Kitchener, le pont Clémenceau et le pont La Feuillée).

Le Schéma directeur des ports du Bassin Rhône-Saône élaboré en 1996 sert de base aux projets à venir.

Le port Edouard Herriot, grand port fluvial de l'agglomération lyonnaise est situé au sud de la confluence, en rive gauche du Rhône. Créé en 1938, il fut d'abord un port pétrolier. D'une surface de 110 ha (hors darse), il accueille 71 entreprises, quelques 2 000 emplois et couvre 8 secteurs d'activités : stockage d'hydrocarbures, matériaux de construction, produits métallurgiques, recyclage de produits métallurgiques, transport/logistique, conteneurs, ordures ménagères et produits agricoles. Regroupant 5 modes de transport (route, fluvial, rail, pipe), le port Edouard Herriot développe ses activités en complémentarité avec Marseille/Fos dont il constitue le port avancé pour le fluvio-maritime. L'activité conteneur a connu une forte croissance en lien avec Marseille/Fos (navettes) d'où le projet de création d'un deuxième terminal à conteneurs fin 2005. Cette activité doit par ailleurs se renforcer avec le développement des services logistiques. Le port cherche aujourd'hui à se développer par la promotion d'activités qui utilisent la voie d'eau et qui ont vocation à desservir l'agglomération.

* cf lexique, voir page 381 à 384

Le port **Rimbaud** se vide, en partie et de manière progressive, de ses activités industrielles. Le devenir de cette emprise, en reconversion, passe aujourd'hui par le projet Lyon Confluence qui lui donne une spécialisation tertiaire et culturelle.

La plate-forme de transport combiné de Vénissieux Saint-Priest

Sur une superficie de 8 ha, la plate-forme de Vénissieux-Saint-Priest assure d'une part le transfert de conteneurs ou de caisses mobiles de camions sur des trains et d'autre part l'acheminement des trains. Cette activité représente



A proximité du quartier de Gerland, le port Edouard Herriot (Lyon 7^e)

environ 25 % du trafic ferroviaire de marchandise en France. La gestion du trafic, national et international, dont une forte part de maritime, est assurée par deux opérateurs : la Compagnie Nouvelle de Conteneurs et Novatrans.

Le site est toutefois contraint et limite les performances économiques de l'équipement. Par ailleurs, la proximité d'habitations compromet son développement. Il apparaît donc nécessaire à long terme d'étudier la création d'un chantier de transport combiné pour l'agglomération lyonnaise.



Transport fluvial et plaisance sur la Saône

Des projets de grandes infrastructures pour clarifier et renforcer l'accessibilité de l'agglomération

Les infrastructures ferroviaires

Contournement fret de l'agglomération lyonnaise par l'est (Horizon 2015-2020)

Cette infrastructure ferroviaire a notamment pour objectif de détourner du centre de l'agglomération le transit de fret. Elle doit faciliter et développer le trafic fer de marchandises mais doit également concourir à une meilleure desserte voyageurs de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Sa réalisation permettra aussi de libérer des capacités pour le transport de voyageurs sur les gares du centre de l'agglomération. Elle joue enfin un rôle de trait d'union entre plusieurs infrastructures stratégiques (TGV Rhin-Rhône et Lyon-Turin). Si le tracé précis n'est pas encore arrêté, la ligne doit contourner l'agglomération par l'est. Courant 2002, ce projet a fait l'objet d'un débat public au titre de la loi Barnier. Aujourd'hui la partie nord est en cours d'étude. La mise en service est annoncée pour 2015-2020.

Liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin

La liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon Turin est, d'une part, un projet de voyageurs qui a pour vocation de rapprocher les territoires et les hommes et d'autre part, un projet de fret pour réduire la croissance des flux poids lourds. Maillon clé d'un axe Est-Ouest de raccordement aux grandes « dorsales » européennes, la liaison transalpine mixte, voyageurs et fret, vers Turin puis Milan est un outil indispensable pour la

structuration et l'attractivité des métropoles et régions du sud de l'Europe. Ce projet implique la réalisation d'une série d'ouvrages d'art majeurs (notamment un tunnel de 52 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Val de Suse en Italie). La Commission européenne cite Lyon-Turin parmi les projets prioritaires (« La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », septembre 2001). Le raccordement à l'agglomération fait l'objet de variantes. L'option dite bas Dauphiné pour le fret a été retenue par décision ministérielle. Le mémo France Italie de mars 2004 fixe le financement de la section internationale entre les deux pays.

Les infrastructures autoroutières

A432 nord (Horizon 2009)

En reliant l'A46 nord à l'A432, ce dernier maillon de l'A432 doit relier, sans interférer sur les flux internes et d'échange de l'agglomération, le nord (Paris, Nord Europe : A6) à l'est (Grenoble, Italie : A43). Elle renforce par ailleurs la desserte de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry.

A48

Cette liaison nord-sud entre l'A42 et l'A43 aux niveaux d'Ambérieu-en-bugey et de Bourgoin-Jallieu permet de renforcer un corridor autoroutier parallèle à l'axe A6-A7, longeant les Alpes.

A89 (Horizon 2012)

En direction de l'ouest toujours, l'A89 doit assurer l'ouverture vers Roanne et au-delà. Elle s'insère dans le cadre de la grande liaison diagonale Genève-Bordeaux. Sur le territoire communautaire, le décret du 17 avril 2003 déclarant d'utilité publique les travaux de la section Balbigny – la Tour de Salvagny de l'A 89, concerne la commune de la Tour de Salvagny.

A45 (Horizon 2015)

Segment de la liaison Lyon-Toulouse, ce projet a pour objectif premier de pourvoir Saint-Étienne d'une meilleure desserte que celle qu'offre l'actuelle A47 dont le tracé sinueux est mal sécurisé.

Il s'inscrit dans le prolongement de l'A450 située au sud du territoire communautaire. Sa réalisation questionne le devenir de l'A47 qui traverse Givors et la vallée du Gier. Les études d'avant-projet sommaire se poursuivent. Un fuseau de 300 mètres est approuvé. Sur le territoire communautaire, ce projet concerne la commune de Saint-Genis-Laval. Cependant, le choix de créer l'A45 plutôt que d'adapter l'A47 ne fait pas l'unanimité chez les élus locaux.

A45 et A89 viennent compléter par l'ouest le réseau radial convergeant vers Lyon. Leur traversée de l'ouest lyonnais, l'une par le sud, l'autre par le nord, implique leur connexion avec le projet de COL. Elles posent à leur tour la question des incidences de la réalisation d'infrastructures de transport majeures sur ce territoire, tant en terme d'insertion paysagère que de vecteur d'urbanisation

Le barreau d'Irigny

Le barreau d'Irigny est un projet de liaison autoroutière entre l'A45 et le BUS (Boulevard Urbain Sud), à présent achevé. Il constitue un nouveau franchissement du Rhône et doit permettre de détourner du centre de l'agglomération, notamment du périphérique, les flux est-ouest, en reliant via le BUS, l'A45 à l'A46-sud. Sa réalisation est contrainte par des périmètres de risques technologiques. Sont concernés sur le territoire communautaire, les communes de Feyzin, Irigny et Saint-Genis-Laval.

COL (Contournement Ouest de Lyon)

Unique contournement de l'agglomération par l'ouest et donc alternative majeure au transit sur l'A6-A7 et sur la rocade est, le COL pose, au-delà des questions de financement et de priorité par rapport au bouclage du périphérique dans sa partie ouest, la question de son influence sur l'ouest lyonnais qu'il doit traverser, à la fois en terme paysager et en terme de pression foncière. Défendant le principe de continuité autoroutière, l'Etat soumet, à travers le projet de DTA (Directive Territoriale d'Aménagement), le déclassement de l'A6-A7 dans le

centre de l'agglomération à la réalisation du COL. Aucun délai n'est aujourd'hui avancé. Courant 2002, ce projet a fait l'objet d'un débat public au titre de la loi Barnier. Lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 18 décembre 2003, le gouvernement a décidé de poursuivre les études d'un contournement autoroutier de Lyon par l'ouest. Sur le territoire communautaire, les communes concernées sont Limonest, Dardilly, la Tour de Salvagny.

L'intermodalité**LESLYS, liaison directe entre l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry et le centre de Lyon.**

Le pôle intermodal de Lyon – Saint-Exupéry bénéficie d'une très bonne accessibilité routière grâce au bon maillage autoroutier qui le dessert directement (A 432). La gare TGV lui assure par ailleurs une accessibilité nationale qui représente à terme un fort potentiel. En revanche, la liaison en transport collectif avec l'agglomération n'est aujourd'hui assurée que par navettes. Prenant en partie appui sur le réseau du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais), LESLYS, liaison ferroviaire rapide, devrait d'ici 2008 mettre l'aéroport à vingt-cinq minutes du premier centre tertiaire de l'agglomération, la Part-Dieu qui, par ailleurs, offre un accès au réseau des transports urbains et au réseau ferroviaire régional. Ce projet dont le tracé dépasse le PTU (Périmètre des Transports Urbains) est conduit par le Conseil Général du Rhône. Afin d'assurer une liaison rapide, LESLYS ne marquera que deux arrêts sur son trajet, l'un à la Soie, l'autre à Meyzieu.

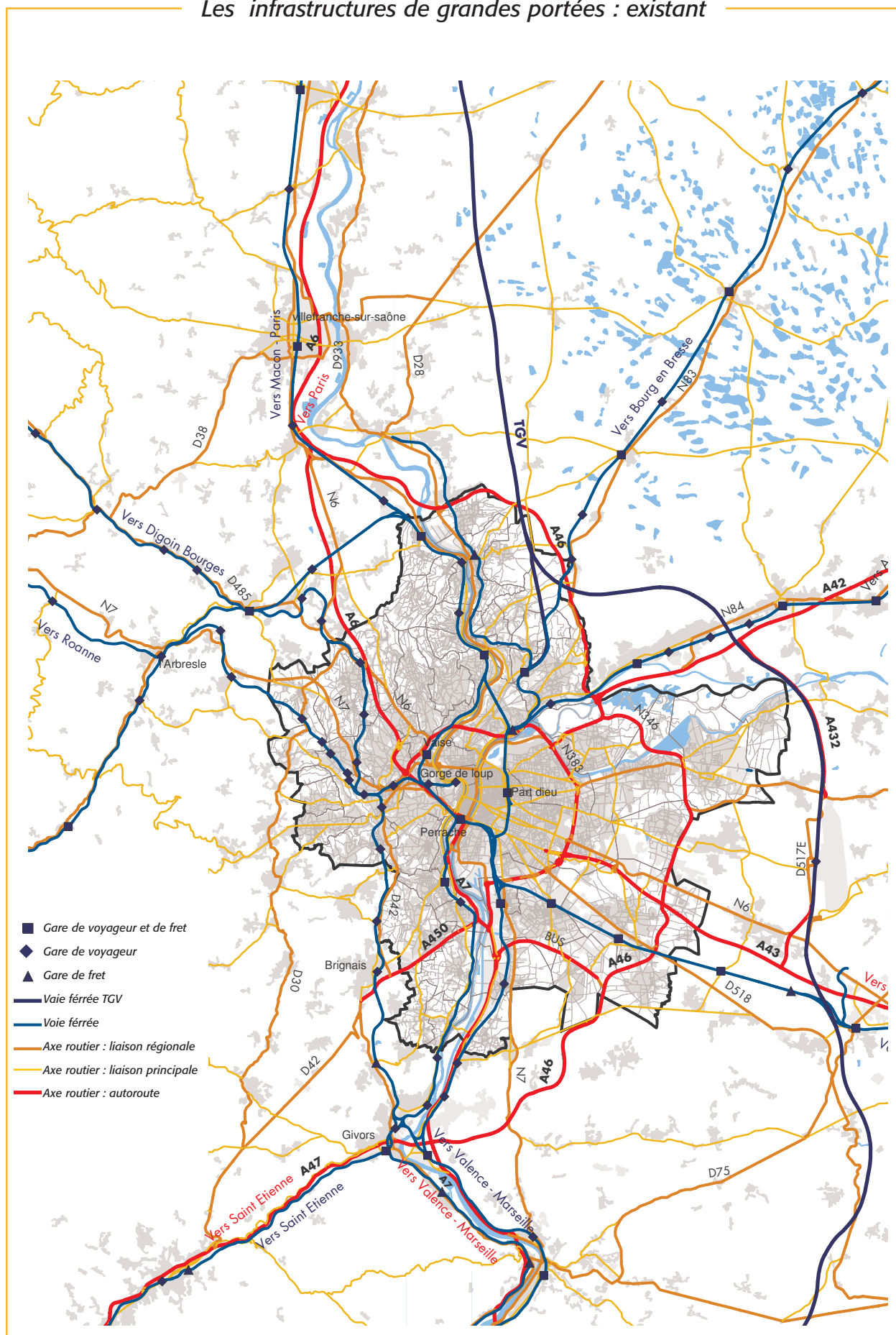
La hiérarchisation du réseau des transports

Hiérarchiser les réseaux, c'est distinguer, dans un quartier, une commune, un secteur ou une agglomération, les voies destinées au transit, à l'échange et aux déplacements internes. Il s'agit de mettre en relation trois logiques différentes : la logique de l'utilisateur qui effectue un choix de mode et/ou d'itinéraire, en fonction de la distance à parcourir (logique de la demande) ; la logique d'organisation des réseaux dans leur conception et leur exploitation (logique de l'offre), enfin, logique du territoire à desservir mais aussi à protéger des nuisances. Ce travail met en évidence la nécessaire intermodalité.

L'objectif est double : améliorer les capacités du réseau en orientant la répartition modale de la croissance des déplacements ; puis sur la base d'une clarification de la vocation des voies, prévoir des aménagements qui correspondent à leur statut.

Sur l'agglomération lyonnaise, cette hiérarchisation est analysée dans le cadre des Plans de Déplacements de Secteurs (PDS) produits par la Communauté urbaine. Ils sont à la fois un corps de préconisations à destination des intervenants sur les réseaux de transport et un document référentiel, aux différentes échelles de territoires, pour la définition des politiques d'agglomération.

Les infrastructures de grandes portées : existant



Les infrastructures de grandes portées : existant et projets

