

Avenir

Réalité de demain : un bassin de vie et d'emplois de 3 millions d'habitants s'étendant bien au-delà des frontières du Grand Lyon. Défi à relever : éviter un développement anarchique de la ville et la mise à l'écart de certaines populations.

Le Grand Lyon change d'échelle

Demain, l'avenir de la métropole se vivra à l'échelle d'un territoire incluant Lyon, Saint-Étienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Ambérieu et la Plaine de l'Ain. Une grande région qui attirera de 300 à 500 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030 et dépassera les 3 millions de résidents. La Communauté urbaine attache beaucoup d'importance à cette évolution et aux exigences qu'elle génère en matière économique et sociale. Objectif : faire du Grand Lyon une métropole multipolaire comprenant de nombreux centres d'attractivité répartis sur son territoire. Pour chacun d'eux, le Grand Lyon améliorera les liaisons avec les territoires voisins, poursuivra une politique de transports en commun durable, assurera un développement économique équilibré et mettra en valeur ses territoires naturels et ses cours d'eau.

Connectée au reste du monde

Clé de voûte de cette ambition, la qualité des connexions par les airs, le rail et les routes à l'intérieur de la région urbaine mais aussi avec l'extérieur. Il s'agit ainsi d'ancrer l'aéroport Lyon-Saint Exupéry comme plateforme européenne de premier

ordre : accueil de nouvelles destinations et augmentation des fréquences vers les villes européennes. La métropole lyonnaise se positionne aussi comme un grand carrefour TGV mais devra pallier la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Les limites en capacité des infrastructures étant aujourd'hui atteintes à Perrache et la Part-Dieu, le Grand Lyon réfléchit à différents scénarios avec l'État, la SNCF et Réseau Ferré de France.

Concernant les projets autoroutiers A89 (liaison Bordeaux-Genève) et A45 (entre Saint-Étienne et Lyon) et leurs raccordements respectifs à l'A6 et à l'A450, des discussions sont engagées avec l'État, notamment sur les risques d'engorgement du cœur de l'agglomération. Ces débats concernent également le tracé du Tronçon Ouest du Périphérique (Top) afin de protéger le centre de l'agglomération et les communes de l'ouest et du sud-ouest des flux parasites.

Réseau de la connaissance

L'intensité de ces échanges favorisera en outre les alliances économiques stratégiques : à l'est avec Grenoble au travers de la coopération scientifique entre les pôles de compétitivité, à l'ouest avec Clermont-Ferrand et le Cancerpôle Clara mais aussi avec

Genève dans de nombreux secteurs comme les sciences du vivant et la solidarité numérique. Plus largement, en tant que terre de confluences entre l'Orient et l'Occident, la Communauté urbaine renforcera ses partenariats avec les métropoles du Nord sur les thèmes de l'économie et de la solidarité et s'attachera à la construction d'un arc méditerranéen avec Barcelone, Turin, Milan et Gênes incarné par les projets de lignes à grande vitesse Lyon-Turin et Lyon-Barcelone. ■



160 000

Le nombre de voyageurs qui emprunteront la gare de la Part-Dieu à horizon 2020 chaque jour, contre 35 000 actuellement. Ce qui pose la question de son évolution.

Question à...



Jean-Paul Bret

Vice-président chargé de la stratégie globale de développement

Comment donner une cohérence d'ensemble à la métropolisation de l'aire urbaine ?

►► La métropolisation vise à amplifier la dynamique économique pour faire de l'agglomération un territoire rayonnant et fort. Pour construire cette métropole, à la fois multipolaire et harmonieuse pour ses habitants, le Grand Lyon renforcera son écoute des différents territoires en s'appuyant sur les nouvelles Conférences des maires, un espace de débat, de propositions et d'initiatives. Via ces instances de concertation, les élus seront souvent sollicités et associés à la mise en œuvre des politiques de développement économique, à l'organisation des services publics et à la réalisation des aménagements, notamment de transport. ◀◀