

2.1

De l'est lyonnais à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau

L'aire d'étude du projet (définie dans les dossiers sectoriels raccordements ouest et Isère, de l'Isle-d'Abeau au Guiers) comprend dans le Rhône, les communes de Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Laurent-de-Mûre et Colombier-Saugnieu, et dans l'Isère, les communes d'Heyrieux, Grenay, Satolas-et-Bonce, Saint-Quentin-Fallavier, Chamagnieu, la Verpillère, Frontonas, Villefontaine, Vaulx-Milieu, l'Isle-d'Abeau, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Bourgoin-Jallieu, Saint-Savin, Ruy-Montceau, Saint-Chef et Montcarra.

Elle s'insère dans un ensemble plus vaste, compris entre l'agglomération lyonnaise et la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et situé dans la zone d'influence du pôle multimodal de Satolas.

Ce secteur s'affirme comme un point d'appui privilégié du développement de l'agglomération lyonnaise. Ses principales caractéristiques sont :

Un secteur périurbain très attractif

- comprenant les communes de l'Est lyonnais, Genas, Saint-Bonnet-de-Mûre, Saint-Laurent-de-Mûre, Jons, Pusignan et Colombier-Saugnieu regroupées en communauté de communes et en syndicat mixte de l'Est lyonnais,
- secteur de plaine à vocation initialement agricole, qui a vu se développer un parc de logement composé essentiellement de résidences principales de type maison individuelle en propriété,
- dont l'enjeu majeur concerne le maintien de la bonne complémentarité existante entre densité de l'urbanisation et développement de l'aéroport et des activités. L'Etat prend actuellement l'initiative d'ouvrir le débat sur la maîtrise de l'urbanisation dans les grands alentours de l'aéroport et proposera des mesures réglementaires allant dans ce sens.

La plate-forme multimodale de Satolas

- un ensemble d'infrastructures de transport et de services, offrant un potentiel exceptionnel dont la mise en valeur reste à développer, pour répondre aux enjeux majeurs de rééquilibrage du territoire national et de valorisation des atouts régionaux dans un contexte européen,
- une situation en Europe qui lui donne vocation à devenir un «hub» aéroportuaire,
- des perspectives d'expansion importantes prises en compte dans l'APPM (avant projet de plan masse), pour porter de 3 à 4 pistes les capacités de développement de l'aéroport, en cours de consultation et qui prévoit par ailleurs, les protections nécessaires à son développement,
- particulièrement bien desservie par les infrastructures routières et ferroviaire (LGV Rhône-Alpes sud), elle bénéficie d'une zone de chalandise importante et dynamique.



Les opportunités de développement de l'aéroport

- La répartition départementale de l'origine de la clientèle de Satolas révèle la vocation essentiellement rhônalpine de l'aéroport : 85% de sa clientèle est régionale et provient pour moitié de l'agglomération lyonnaise. Il constitue le point d'entrée régional aux réseaux aériens inter-régionaux européens et intercontinentaux. La diversification de l'offre transport de Satolas liée au projet Lyon Turin permettra d'attirer les clientèles potentiellement utilisatrices de transport ferroviaires que sont les passagers provenant des territoires régionaux les plus éloignés, et d'améliorer ainsi la part de marché de l'acheminement ferroviaire vers l'aéroport, qui n'est aujourd'hui que de 1%.
- Le pôle multimodal de Satolas constitue un point d'appui du réseau ferroviaire régional intercités, celui-ci devant être complété par l'amélioration de la liaison Saint Etienne-Lyon-Satolas qui doit permettre l'ouverture de la région vers l'Ouest, grâce notamment à la mise en œuvre des TERGV.
- La répartition actuelle des destinations finales proposées par l'aéroport concerne majoritairement les échanges nationaux (51%) et européens (30%), la future offre TGV nationale et européenne concurrencera le mode aérien sur ces types de destinations, mais de manière progressive, sans commune mesure avec l'impact du T.G.V. sud est sur la desserte aérienne de Paris Rhône-Alpes. Les complémentarités intermodales, tant en termes d'éventail de destinations que d'articulation aérien ferroviaire (difficile aujourd'hui) sont des enjeux essentiels.
- D'un point de vue territorial, les acteurs économiques s'accordent à reconnaître le caractère stratégique et particulièrement attractif du secteur de Satolas. Son rayonnement dépasse largement le périmètre de l'aéroport : des offres foncières nombreuses disponibles et équipées existent dans un rayon de 20 à 30 km autour de Satolas. La proximité de Satolas et la fiabilité des temps de transport VP dans l'Est lyonnais sont des critères mis en avant par les entreprises dans leur choix d'implantation, notamment lors des réalisations du Parc technologique, entre la Verpillière et l'Isle d'Abeau, et de Chesnes Sud (200 entreprises implantées).

La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, des caractéristiques contrastées

- une situation privilégiée, proche de l'agglomération lyonnaise, de l'aéroport de Satolas, sur l'axe Lyon-Grenoble et Lyon-sillon alpin nord, dotée d'infrastructures routières et ferroviaires importantes mais un réseau routier de desserte locale en limite de saturation (RN6 en particulier) et mal adapté aux liaisons Nord-Sud,
- une organisation hétérogène des transports urbains,
- un cadre urbain de qualité qui participe à la maîtrise de l'urbanisation dans le grand Est lyonnais par son organisation urbaine polarisée, un réseau de villages vivants,
- un site dont la qualité paysagère et patrimoniale est reconnue mais dont le milieu naturel est fragile (ressources en eau, risques naturels),
- un rayonnement croissant dans le domaine des équipements, en particulier en ce qui concerne l'enseignement supérieur mais une dépendance culturelle, universitaire et hospitalière vis-à-vis de Lyon,
- un dynamisme démographique qui s'accompagne d'une croissance parallèle des emplois, qui manquent encore de diversité (peu d'emplois de services et de proximité),
- un potentiel de développement important grâce aux réserves foncières constituées et aux investissements décidés.

Un dynamisme économique remarquable

- dont témoigne le développement des zones d'activités, espaces prédominants à l'Est du secteur directement concerné par le projet,
- l'un des principaux pôles d'emplois de l'agglomération,
- une vocation logistique de niveau régional et national à l'Isle d'Abeau, site essentiel de la plate-forme logistique intermodale et multisite de la Région Urbaine de Lyon, complémentaire à Satolas.



L'offre en zones d'activités de l'Isle d'Abeau

Source Epida

Les perspectives de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau¹

- Une agglomération de près de 100 000 habitants qui aspire à participer au réseau des grandes villes régionales. Le projet Lyon-Turin va permettre la mise en service de missions TERGV qui assureront des liaisons rapides intercités, en utilisant du matériel régional à grande vitesse sur tout ou partie de la ligne nouvelle. Ces TERGV n'empruntant plus le réseau classique, ne desserviront plus les gares actuelles de la Ville Nouvelle. Les responsables locaux de l'EPIDA s'interrogent sur la prise en compte de la demande entre l'agglomération ville nouvelle, Bourgoin-Jallieu et les principales villes de Rhône-Alpes, notamment Grenoble. Dans ce cadre, il convient de noter que la qualité d'une desserte intercité dépend encore plus des fréquences mises en place que de la vitesse des trains.
- Les échanges ville nouvelle-agglomération lyonnaise représentent environ 20 000 déplacements par jour et par sens, dont 1/3 sont des déplacements domicile-travail. La part de marché substantielle de la desserte ferroviaire de bassin d'emploi dispose d'une marge de progression. Ainsi, dans l'hypothèse de l'amélioration de la desserte de Satolas par l'Ouest, par une liaison de type Satorail, l'EPIDA souhaiterait que l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu figurent également dans cette desserte.

➡ Le projet est compatible avec la possibilité d'une desserte ferroviaire régionale de Satolas par le Sud ; un raccordement ferroviaire vers l'Est, de Satolas à la ligne existante Saint Quentin Fallavier et au-delà, dont la faisabilité technique est réservée, apparaît indispensable, pour maintenir une desserte de bassin de vie dans ce secteur, dont Satolas est un pôle d'emploi majeur.

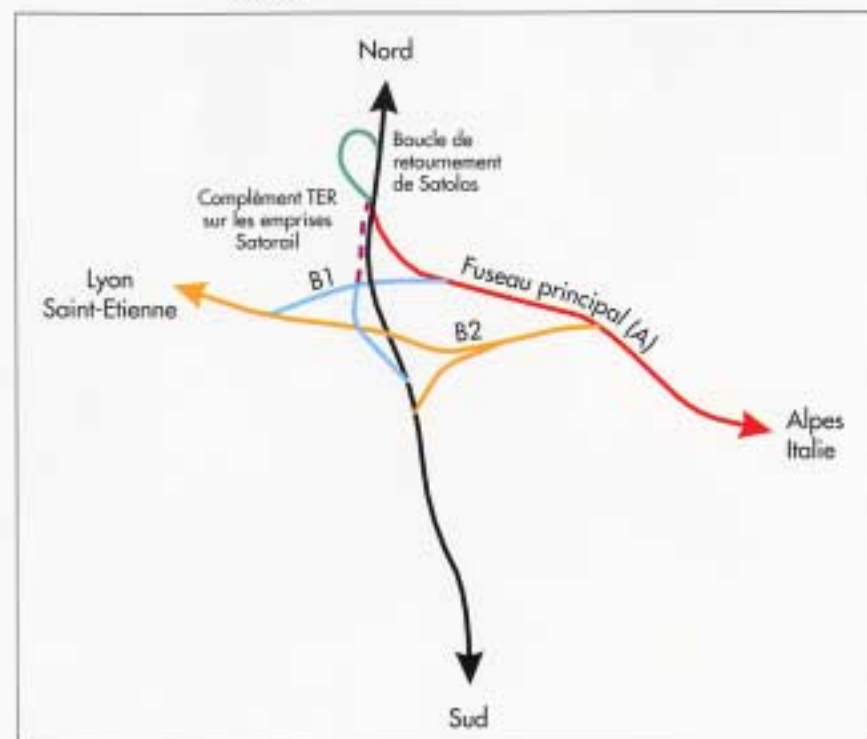
➡ L'amélioration de l'accessibilité à la gare multimodale de Satolas, au départ de la RUL et autres villes de la région doit faire l'objet d'une approche associant les transports urbains départementaux et régionaux, elle s'appuie également sur le projet de liaison routière Chesnes-Satolas.

¹ Voir les travaux en cours du groupe de travail « Isle d'Abeau 2015 »

Les enjeux fonctionnels des raccordements ouest

- Les schémas de raccordements ouest ont pour objectif de permettre, outre la desserte de Satolas par la LGV Lyon-Turin (fuseau A), la connexion avec la LGV Sud Est (branche sud de B1 ou B2 ou retournement à Satolas pour les liaisons sud-Italie) et la desserte de Lyon (branche nord de B1 ou B2). Les aménagements devront réserver les possibilités de desserte suivantes :

- En TGV
les relations Lyon, Nord et Sud vers les Alpes, la relation Nord-Sud,
- En TER et TERGV
les relations Saint Etienne, Lyon vers les Alpes direct ainsi que via Satolas.



Raccordements ouest

Les enjeux territoriaux des variantes

- En termes de perspectives d'aménagement, les études font apparaître que les variantes simplifiées, associant le fuseau A et la branche Nord de B1 ou B2, sont moins pénalisantes que les variantes complètes. Globalement, l'effet de coupure des territoires traversés est moindre.

La simplification des tracés qui résulte de l'optimisation, tant de la branche nord que de l'emprise réservée à la desserte régionale de Satolas et surtout de l'absence de branche sud, dont la fonctionnalité serait alors assurée par une raquette de retournement à Satolas, limite par exemple les impacts sur le village de Grenay, dont le territoire est déjà lourdement affecté par les infrastructures.

- Les mesures d'intégration du projet dans ce secteur devront faire l'objet d'un soin particulier.
- Les ressources en eau de la ville nouvelle doivent impérativement être protégées, elles conditionnent le développement de l'habitat
- Le cumul des infrastructures dans un périmètre aussi restreint crée des zones enclavées qui devront faire l'objet d'une réflexion particulière sur le devenir de ces espaces, leur vocation et leur condition d'accès.

- Le parc d'activités de Chesnes Nord, appelé à se développer sur 450 hectares et qui devrait correspondre à terme à un doublement de Chesnes Sud soit 6 500 emplois, constitue la base principale du développement de la ville nouvelle pour les 10 prochaines années. Les raccordements B2, outre les impacts examinés dans le dossier SNCF, présenteraient l'inconvénient en s'ajoutant au fuseau A de découper les terrains constructibles en sous-ensembles peu exploitables. Les responsables de l'EPIDA considèrent que les variantes B2 réduiraient considérablement la capacité et l'attrait du parc d'activités de Chesnes Nord, pénalisant ainsi le développement économique et l'emploi.

- Le tableau suivant propose une appréciation succincte de la compatibilité des principaux projets recensés (liste non exhaustive qui sera complétée suite à la consultation avec les contributions des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs) dans le secteur avec le projet de LGV :

PROJET	MAÎTRE D'OUVRAGE	HORIZON	COMPATIBILITÉ
Infrastructures			
Ligne EDF du Chaffard à Bourgoin	EDF	1998 ?	jumelage possible avec B1 (cf arrêté de biotope Bourbe/Catelan)
A48	Etat concession	2005 ?	à aménager, au croisement de Saint Savin
A432	Etat concession	2000-5	à aménager, au croisement avec Satolas
Mise à 2*4 voies de A43	AREA	1998-99	
RN6			
- Déviation de la Verpillère	Etat	2000	
- Mise à 2*2 entre le Rhône et Bourgoin-Jallieu	Etat	2000-5	au croisement avec B1 et B2
- Liaison Chesnes-Satolas	à préciser	2000-5	variante B1
Extension et développement de l'aéroport de Satolas	Etat, CCIL	2015	à organiser entre la raquette de retournement, les 4 pistes et la répartition spatiale des activités
Aménagement-urbanisme			
ZAC de Chesnes Nord	EPIDA	en cours	trouée préservée dans le PAZ pour B1
Zone d'activité de Grenay	à préciser	1997-2000	concernée à l'ouest par B1
Zone d'activités de Saint Savin	commune	1998	concernée en limite sud
Ensemble des projets de la ville nouvelle	EPIDA	en cours	incompatibilité avec la variante B2
ZAC des Marches du Rhône à St Laurent-de-Mûre	Commune		impacts de la LGV sur le développement de la ZAC à approfondir : accès, impact visuel, nuisances phoniques
Environnement			
Assainissement-irrigation de la plaine du Catelan	Syndicat des Catelan	1998	prise en compte dans ce projet (STEP)
Extension des captages de la Ronta et du Loup	SAN		incompatibilité de B2
Aménagement du champ d'inondation de la Bourbe et de ses affluents	Syndicat canton de la Bourbe syndicat des marais	1997	pas d'incidence sur l'inondabilité du secteur lancement d'un SAGE
Triplement de la station d'épuration de la Verpillère	SAN	2000-5	à vérifier
Plan paysage de la ville nouvelle	EPIDA	en cours	prise en compte dans l'étude