

1. La gare de Lyon-Part-Dieu au sein du quartier d'affaires et commercial éponyme, se situe au centre de la ville, au cœur de l'aire urbaine. C'est la gare principale de cette métropole, capitale de la région Auvergne- Rhône-Alpes. Il s'agit également d'une centralité aux échelles nationale et européenne (LGV, autoroutes, aéroport de Lyon-Saint-Exupéry).

## 2. Les flux quotidiens de la gare de Lyon-Part-Dieu

Origines	Types	Chiffres	Motifs
- Ville-centre - Banlieue - Couronne périurbaine - Région Auvergne-Rhône-Alpes - France - Europe et monde	- Transports en commun (3 lignes de métro, 13 de bus, 3 de trolley bus, 3 de tramway) - Routiers et autoroutiers - Ferroviaires - Aériens - Transit par la gare - piétons	- 3 millions de voyageurs par an = 125 000 entrants/j - 400 TER et 120 TVG/jour - Transit = 37 % des utilisateurs du hall de la gare	- Travail (environ 300 000 déplacements/j) - Loisirs - visites (260 000) - Achats (220 000) - Scolarité - études (100 000)

3. La gare de Lyon-Part-Dieu est une véritable plateforme multimodale, tous les modes de transports sont représentés :

- métro,
- tramway,
- bus,
- train (dont TGV),
- routier (dont autoroutier),
- vélo (dont Vélo'v : vélo électrique en libre-service),
- sans oublier la marche à pied
- et la connexion à l'aérien avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

4. La gare de Lyon-Part-Dieu est victime de son succès : tous les flux, de tous les modes, à toutes les échelles géographiques, toutes motivations confondues, y convergent faisant de ce pôle un point de départ, d'arrivée ou de transit actuellement saturé.

5. La gare de Lyon-Part-Dieu et ses environs immédiats constituent une plate-forme multimodale car l'offre en modes de transport est complète (bus, métro, tramway, train dont TVG, routes et autoroutes, vélos...) afin de satisfaire toutes les mobilités à toutes les échelles géographiques et quels que soient leurs motifs.

### III/ LES MULTIPLES ENJEUX DES MOBILITÉS EN France

*Les réseaux de transport sont sans cesse aménagés, modernisés, repensés... Par qui, et pourquoi ?*

#### A - Réduire les inégalités de transports à toutes les échelles : l'AMÉNAGEMENT

Les politiques publiques ont pour objet d'améliorer la desserte du territoire et de réduire les inégalités, grâce à l'AMÉNAGEMENT (construction d'un équipement sous contrôle public, destinée à favoriser le développement à diverses échelles).

→ A l'échelle EUROPÉENNE et MONDIALE :

Tunnel du Mont Blanc entre la France et l'Italie →



Les réseaux de transports sont essentiels car ils connectent les territoires à l'Europe et au monde. Ils rendent les territoires connectés très attractifs pour les entreprises étrangères. Il s'agit donc d'améliorer **la connexion de la France à l'extérieur**, pour **renforcer son poids dans la mondialisation** par des connexions autoroutières, la modernisation des aéroports, etc.

#### Exemples :

- Les tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus (Alpes), Somport (Pyrénées) ou sous la Manche.
- L'aéroport de Roissy dans les 10 premiers mondiaux
- Les grands ports maritimes comme Le Havre, Marseille, Dunkerque.

#### → A l'échelle NATIONALE,

Viaduc de Millau →



Ces politiques sont **conduites et financées par l'État**, via le Commissariat général à l'Égalité des territoires (CGET). Il s'agit donc de mieux relier certains territoires au réseau national, par des aménagements.

#### Exemples :

- le viaduc de Millau dans l'Aveyron
- la ligne TGV Paris-Bordeaux ont ainsi pour but de désenclaver le sud-ouest de la France, comme le plan « France haut-débit » destiné à améliorer la couverture numérique du territoire.
- les politiques de **CONTINUITÉ TERRITORIALE**, destinées à rompre l'isolement de la Corse et des DROM.

#### → A l'échelle RÉGIONALE et LOCALE,

Les aménagements sont décidés et **financés** par les **COLLECTIVITÉS TERRITORIALES** (régions, départements, métropoles, communes), souvent **avec l'aide de l'État** (et même de fonds de l'U.E.).

Tramway Montpellier →



En effet, les collectivités territoriales ont intérêt à développer ces réseaux afin de rendre leur **territoire plus attractif** (pour les populations et les entreprises).

Dans les grandes aires urbaines, les collectivités multiplient les lignes de transport en commun (tramway, nouvelles lignes de métro et de bus, etc.) pour mieux relier les banlieues défavorisées et les axes les plus saturés sont élargis, modernisés.

Mais ces aménagements sont **très coûteux** : ils ne concernent que très rarement des zones rurales, où les collectivités n'ont que de faibles budgets.

#### Remarque

Les **acteurs privés** (entreprises) interviennent aussi. Ils gèrent des compagnies de transport dont le but est la rentabilité DONC ils favorisent les axes majeurs.

Parfois les acteurs publics font appel aux acteurs privés pour réaliser certains aménagements **C'est ce que l'on appelle le partenariat Public-Privé.**