

Enseignements de la réunion territoriale "Entrée sud de Lyon", 31/01/13



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION TERRITORIALE Entrée sud de Lyon 31/01/2013 - Irigny

Environ 265 participants dans la salle et 35 participants en ligne
NB : les astérisques renvoient au glossaire.

Les enjeux locaux en bref, selon le maître d'ouvrage

Pour une présentation détaillée, se reporter à la présentation du Grand Lyon sur le site du débat (archives de la réunion).

Le maître d'ouvrage revient en détail sur les enjeux du projet pour l'entrée Sud de Lyon. Ce secteur est concerné par les portes de La Saulaie en rive droite, Saint-Fons en rive gauche. La porte de La Saulaie consisterait en un demi-échangeur (afin d'en limiter les impacts), celle de Saint-Fons en un échangeur complet. La traversée du Rhône par l'Anneau des Sciences s'effectuerait sous le fleuve, tandis qu'un pont urbain serait créé entre les quartiers de Gerland et La Saulaie.

La vallée de la chimie est présentée comme un secteur économique et industriel essentiel pour l'agglomération (50 000 emplois), qui sera appelé à évoluer vers le développement de la « chimie verte ». Un participant insiste sur la nécessité de préserver ces emplois, ce qui implique de répondre aux besoins de déplacements des entreprises et de leurs salariés.

En matière de circulation, plusieurs voies (Pierre Sémard, A7, A450) souffrent du mélange des circulations, qui occasionne une congestion se répercutant sur les voiries secondaires. Sur le plan environnemental enfin, un enjeu important réside dans la requalification des îles et îlons du Rhône, et dans la réappropriation des berges par les habitants (sur ce dernier point, une participante se dit déçue des faibles perspectives d'aménagement présentées à hauteur de Pierre-Bénite). En raison du manque de liaisons actuelles entre les deux rives du Rhône, le Grand Lyon envisage (sans lien direct avec le projet) la réalisation de « franchissements », notamment dédiés aux modes doux. Des participants se disent inquiets de ces annonces et demandent des précisions.

Le maître d'ouvrage insiste sur le caractère multimodal de son projet. Il en attend des baisses de trafic significatives au nord de l'A450 (- 8 à -30%, grâce à l'effet de drain de la RD342), les variations étant en revanche quasi-nulles au sud de l'autoroute. Sur l'A450 et le boulevard Pierre Sémard, les diminutions attendues sont d'environ 16 à 17 %. Les enjeux s'expriment également en termes de requalification des voiries urbaines (outre les précédentes, le Grand Lyon cite l'ex-RN7, le boulevard de l'Europe, la rue Jean Bouin) et d'amélioration des liaisons inter-quartiers. A noter que la requalification de l'avenue Pierre Sémard, en rive

gauche, n'est pas incluse au montant de 120 M€ prévu pour la requalification des voiries de l'ouest. Le maître d'ouvrage précise que ces travaux pourront être inclus à la programmation pluriannuelle des investissements du Grand Lyon.

Le Grand Lyon revient également sur ses premières analyses du tracé long alternatif, porté par la ville d'Oullins. Selon lui, le projet d'Anneau des Sciences serait plus efficace que ce tracé en matière de réduction du trafic sur les voiries locales. Le tracé alternatif risquerait également de conduire à un mélange des flux autoroutiers et locaux sur l'A450, qui devrait par ailleurs être élargie à 2x5 voies. Le maître d'ouvrage prévoit enfin des impacts de ce tracé alternatif sur le quartier des Barolles, sur la lône d'Irigny, ainsi que des risques d'étalement urbain et de pression sur la trame verte à l'Est.

Des craintes sur un trafic supplémentaire induit à Oullins et Pierre-Bénite ; le maître d'ouvrage dément

Plusieurs participants expriment leurs craintes quant à un éventuel accroissement du trafic sur les voiries d'accès à l'Anneau des Sciences, ainsi qu'aux parcs-relais évoqués par le maître d'ouvrage. Les secteurs des Hôpitaux Sud et de Pierre-Bénite sont particulièrement évoqués au cours de la réunion. Pour certains, de telles hausses de trafic sont un argument en faveur du tracé alternatif, englobant les villes d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval.

Le maître d'ouvrage dément toute hausse de trafic, rappelant que les modélisations réalisées (et confirmées par d'autres modèles) montrent au contraire une diminution. Bien que « contre-intuitifs », ces résultats s'expliquent selon lui par la réduction des capacités sur l'A6/A7 et la politique intermodale dans laquelle s'inscrit le projet. Si, par leur attractivité, les échangeurs peuvent en effet attirer un trafic supplémentaire, cet accroissement est sans commune mesure avec le volume de trafic que le projet permettrait d'ôter des voiries locales. Certains participants mettent en doute la qualité de ces modélisations et maintiennent que le projet conduirait à un accroissement des trafics. D'autres regrettent une présentation de l'Anneau des Sciences et du tracé alternatif qu'ils jugent déséquilibrée, en faveur du premier cité.

Certains reprochent au projet de consister en un transfert en périphérie des problèmes actuellement vécus par les riverains de l'A6/A7. Le Grand Lyon conteste une telle analyse, rappelant que l'Anneau des Sciences, à 80% enterré, ne causerait aucune coupure urbaine et ne poserait pas les mêmes problèmes que l'A6/A7 actuelle en matière de pollution de l'air.

Pollution de l'air : des inquiétudes, malgré les progrès annoncés par le maître d'ouvrage

Pour le maître d'ouvrage, le projet s'accompagnerait d'une amélioration globale de la qualité de l'air. D'une part, une infrastructure enterrée se substituerait à l'A6/A7. D'autre part, les émissions des véhicules tendront à se réduire, à mesure que le parc automobile se renouvellera (nouvelles normes Euro 6).

Pour autant, certains participants expriment de fortes inquiétudes sur les émissions au droit des échangeurs ou des cheminées d'évacuation de l'Anneau des Sciences, notamment du fait de la proximité d'hôpitaux ou de collèges.

Pour le maître d'ouvrage, si en l'état actuel des techniques, aucune solution de dépollution ne donne satisfaction, plusieurs facteurs incitent à l'optimisme. D'une part, les fumées s'échappant des tunnels se dispersent très rapidement, limitant leurs impacts à un rayon de 100 m autour des émergences (un participant s'interroge sur la réalité de cette dispersion dans

les secteurs vallonnés, ou en cas d'inversion de température). D'autre part, il est probable que la technologie connaîtra des progrès significatifs à l'horizon du projet. En outre, une ventilation sanitaire très puissante (3 m/s) serait de nature à accélérer la dilution des rejets. Le Grand Lyon conduira une « étude air » détaillée, qui portera également sur la dispersion des polluants.

L'arrivée du métro B aux Hôpitaux réclamée par des participants, qui refusent de la conditionner à l'Anneau des Sciences

L'arrivée du métro B est prévue à Oullins pour décembre 2013. Plusieurs participants s'enquièrent de l'horizon de réalisation de son prolongement aux Hôpitaux Sud. Certains d'entre eux interpellent le maître d'ouvrage et le Sytral* sur le fait que ce prolongement puisse être conditionné par la réalisation de l'Anneau des Sciences : pour eux, une telle condition équivaudrait à un « chantage ».

Pour le Sytral, l'arrivée du métro B aux Hôpitaux s'inscrirait dans un projet de développement urbain de grande ampleur, à même d'amener un nombre de voyageurs suffisamment important pour donner sa pertinence à une desserte par le métro. Or, pour un développement urbain optimal, un projet urbain et une desserte routière performante sont nécessaires.

Pour certains participants, il est possible et souhaitable de réaliser le prolongement du métro plusieurs années avant l'horizon de réalisation de l'Anneau des Sciences. La date de 2018 est évoquée mais jugée irréaliste par le maître d'ouvrage, qui évoque un délai approximatif de 9 ans entre le lancement des études et la mise en service d'un tel projet. A propos de l'état exact d'avancement des études relatives à ce prolongement, des divergences demeurent entre le maître d'ouvrage et certains participants, qu'il conviendrait de clarifier.

La question du transit

Plusieurs habitants de l'Est lyonnais sont intervenus pour regretter le fait que le maître d'ouvrage conditionne la réalisation de son projet à une décision de l'État sur un contournement de transit. Pour eux, l'Est – notamment le Val d'Ozon – souffre déjà d'une concentration des infrastructures (routes, lignes électriques, pipe-lines, lignes ferroviaires, etc.), alors que les enjeux environnementaux y sont importants (nappe phréatique de l'Est lyonnais). Aussi ne saurait-il être question selon eux d'y ajouter un contournement routier à l'Est. Pour eux, un débat préalable sur la question générale des transports dans l'agglomération lyonnaise aurait été nécessaire. D'un point de vue réglementaire, précise la CPDP, seul le gouvernement peut saisir la CNDP d'un tel débat de politique générale.

Le maître d'ouvrage confirme son intention de ne réaliser l'Anneau des Sciences que si l'État prend auparavant une décision sur l'éloignement des trafics de transit du cœur de l'agglomération. Outre la question d'un grand contournement à l'Est ou à l'Ouest, le Grand Lyon insiste sur la nécessité d'écarter également le transit est-ouest, par la construction de deux barreaux évitant à l'A89 au Nord et à la future A45 au Sud de déboucher trop à proximité du centre.

Pour l'État, cette problématique sera probablement traitée par une combinaison de trois mesures : un report modal sur le fer (et sur le fleuve, ajoutent certains participants), une utilisation améliorée de l'existant, des « travaux routiers ». En tout état de cause, aucune solution ne peut être valable si elle contribue à augmenter le trafic routier global. Pour d'autres participants, des mesures de plus grande ampleur sont nécessaires : il faut selon eux

offrir au transit des itinéraires alternatifs au passage par l'aire urbaine de Lyon et la vallée du Rhône.

Pour certains participants, la question du transit ne représente qu'un enjeu mineur au regard de la nature du trafic passant actuellement sous Fourvière : c'est le trafic d'agglomération qui doit être traité en priorité.

Un participant considère qu'au vu des projets actuels, 6 autoroutes convergeront à l'avenir vers l'A46 (A89, A6, A432, AdS via le BUS, A45, A47). Il rappelle par ailleurs que, dans son projet initial, le tracé de l'A7 devait passer plus à l'ouest.

Remarques sur le bilan du projet en matière d'effet de serre

Un participant conteste le bilan du projet en matière de gaz à effet de serre, présenté comme neutre par le maître d'ouvrage. Pour lui, ce calcul ne prend pas en compte le report du transit sur un grand contournement : si celui-ci était intégré au calcul, les résultats montreraient une hausse des émissions totales. Pour ce participant, les progrès annoncés par le maître d'ouvrage ne sont pas liés à son projet, mais à un gain de performance environnementale des véhicules, qui se produirait quoi qu'il arrive.

Le maître d'ouvrage confirme que selon lui, le bilan de son projet est neutre en ce qui concerne les gaz à effet de serre.

Des craintes quant à un éventuel étalement urbain favorisé par le projet

Constatant que le SCoT* prévoit 150 000 habitants supplémentaires dans l'agglomération à l'horizon 2030 et affiche un objectif de rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest, un participant craint que l'Anneau des Sciences induise à l'Ouest un développement urbain similaire à celui entraîné par la rocade des villages en son temps. Il craint que ce développement s'avère plus important que les 150 000 nouveaux habitants annoncés.

Le maître d'ouvrage rappelle que le SCoT affiche une volonté forte de lutter contre l'étalement urbain, en densifiant la ville principalement autour des axes de transports en commun lourds, et en préservant 50 % d'espaces à vocation naturelle ou agricole. Il détaille la croissance de population attendue dans différents secteurs, notamment :

- Lyon-Villeurbanne : + 65 000 habitants ;
- Est lyonnais : + 40 000 habitants ;
- Val de Saône : + 20 000 habitants ;
- Ouest lyonnais : + 20 000 habitants.

Questions financières

Des participants estiment que les sommes que le maître d'ouvrage entend consacrer à l'Anneau des Sciences seraient mieux utilisées si elles étaient pour tout ou partie consacrées au développement des transports en commun.

Le maître d'ouvrage rappelle les efforts entrepris en faveur des transports collectifs. Il indique que le coût d'investissement n'est pas la seule variable à prendre en compte dans la comparaison entre transports collectifs et infrastructure routière : il faut également considérer

le nombre de voyageurs transportés. Or, conclut-il, décupler l'investissement dans les transports collectifs ne reviendrait pas à décupler le nombre d'usagers.

Place des camions dans le projet

Un participant s'interroge sur l'interdiction de l'Anneau des Sciences aux poids-lourds. Si les camions ne peuvent pas emprunter l'infrastructure, comment peut-on considérer que les entreprises seront bien desservies ?