

Enseignements de l'atelier thématique du 18 décembre 2012



ENSEIGNEMENTS DE L'ATELIER THEMATIQUE Solutions alternatives ou complémentaires 2 18/12/2012 - Espace de l'Ouest Lyonnais - Lyon 5e

Environ 230 participants dans la salle et 90 participants en ligne

NB : les astérisques renvoient au glossaire.

La première partie de cet atelier a eu lieu le 5 décembre. Vous pouvez en retrouver les archives sur le site de la CPDP.

Résumé des enseignements

La seconde partie de l'atelier a vu la présentation d'un tracé alternatif destiné à intégrer au périphérique les communes d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval. Pour son promoteur, ce tracé contribuerait notamment à préserver les centres de ces trois villes. Pour le Grand Lyon et certains participants, cette proposition est moins pertinente que l'Anneau des Sciences : ils craignent notamment que ce tracé n'entraîne une surcharge de trafic sur certaines voies.

Les porteurs de projets alternatifs sont revenus sur les solutions qu'ils avaient présentées dans la première partie de l'atelier. Le Grand Lyon relève de multiples points de convergence avec ces intervenants. Ainsi, les objectifs de l'agglomération ne sont guère contestés, notamment celui de requalifier l'A6/A7. De plus, une grande partie des solutions proposées se basent sur des lignes de transports en commun inscrites au schéma de cohérence territoriale (SCOT*).

Cependant, une importante divergence subsiste : pour les porteurs de projets alternatifs, il est souhaitable et possible de développer des solutions basées sur les transports en commun sans construire de nouvelle infrastructure routière. En effet, selon eux, le maître d'ouvrage a insuffisamment pris en compte les possibilités offertes par les transports collectifs : ses propositions en la matière, concernant l'Ouest lyonnais, leur paraissent trop peu ambitieuses. Au contraire, pour le Grand Lyon et le Sytral (syndicat mixte des transports de l'agglomération lyonnaise), aucune de ces solutions alternatives ne permet d'atteindre les objectifs de l'agglomération. Aucune ne peut non plus être mise en œuvre en l'absence de nouvelle infrastructure routière : selon le Grand Lyon, il en résulterait une aggravation de la congestion routière.

La question du trafic routier induit ou non par l'Anneau des Sciences a également été abordée. Une intervenante a présenté les résultats d'une modélisation effectuée par le laboratoire d'économie des transports. Ce modèle multimodal, à usage de recherche, montre

sous certaines hypothèses (concernant les péages notamment) que l'Anneau des Sciences ne provoquerait aucune augmentation du trafic global.

Par ailleurs, la réunion a été l'occasion pour plusieurs chefs d'entreprise de prendre la parole pour soutenir le projet d'Anneau des Sciences. L'atelier a également porté sur le développement des modes doux (principalement le vélo), dont nul ne conteste l'intérêt.

A noter enfin que certains participants ont émis des remarques sur la conduite du débat.

La proposition d'un tracé routier alternatif

Un intervenant présente une proposition de tracé différente des scénarios proposés par le Grand Lyon. Pour lui, un périphérique a pour fonction de protéger le cœur d'une agglomération, où les déplacements doivent avant tout s'effectuer par les transports collectifs. Or, il estime que les villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Oullins font partie de ce cœur d'agglomération et doivent donc se trouver à l'intérieur du périphérique. Cela éviterait à ces villes d'être traversées par le transit ouest-est (52 à 54% de la population des 2^e et 3^e couronnes à l'ouest se déplace vers l'est, selon l'enquête ménages-déplacements citée par cet intervenant). Pour lui, un ouvrage dont le seul objectif serait de permettre le déclassement de l'A6/A7 serait une erreur.

Le tracé alternatif proposé se dirigerait vers le sud à partir de Beaunant, puis se raccorderait à la future A45, emprunterait l'A450 puis serait relié au boulevard Laurent-Bonnevay par un nouveau pont à créer en amont du barrage de Pierre-Bénite. Deux barreaux routiers complémentaires pourraient être créés, l'un vers les Hôpitaux Sud et l'autre au sud d'Irigny.

Pour le Grand Lyon, ce tracé souffre de plusieurs défauts : avec ses 19 km, il est plus long que l'Anneau des Sciences et que sa variante Rcade. Il ne pourrait être enterré que sur 60% de sa longueur, ne desservirait pas la Saulaie et n'offrirait pas de connexion directe avec le métro B. Le maître d'ouvrage juge également que le tracé alternatif serait moins attractif pour les usagers du nord-ouest et du centre-ouest, qui auraient donc tendance à continuer à emprunter les voies radiales pour se rendre au centre de Lyon.

Selon le maître d'ouvrage, ce tracé alternatif induirait ainsi une hausse de trafic de 10 à 15% sur les voiries locales. Le promoteur du tracé alternatif conteste cette analyse, jugeant que l'Anneau des Sciences surchargerait le chemin du Grand Revoyer et la Grand Rue d'Oullins, déjà saturée.

Enfin, pour le Grand Lyon, les contraintes techniques et les impacts inhérents à ce tracé ne sont pas à négliger. L'insertion urbaine du barreau d'Irigny et le raccordement à l'A450 seraient particulièrement difficiles. Certains participants ajoutent que ce tracé concernerait des zones de risques technologiques et des zones naturelles protégées.

Pour le Grand Lyon et certains participants, ce tracé pose aussi le problème d'apporter un trafic supplémentaire sur l'A450, déjà surchargée actuellement. Pour des participants, connecter le périphérique à l'A45 s'apparenterait à la réalisation d'un contournement de transit. Le projet se trouverait complexifié du point de vue de la maîtrise d'ouvrage, puisque le tracé alternatif supposerait l'accord de l'État, propriétaire des autoroutes.

Des désaccords s'expriment aussi quant au quartier de la Saulaie, dont les acteurs institutionnels s'accordent pourtant à prévoir un fort développement économique dans le

respect de l'environnement. De l'avis du Grand Lyon, c'est l'Anneau des Sciences qui répond le mieux à cet objectif, ce que contestent les tenants du tracé alternatif.

Certains participants apportent des propositions complémentaires à ces échanges. Pour l'un, le projet et son tracé alternatif doivent faire l'objet d'études objectives. Pour un autre, les deux projets semblent complémentaires et pourraient être réalisés tous les deux.

Pour les porteurs de projets alternatifs, le maître d'ouvrage n'accorde pas assez la priorité aux transports en commun

Comme lors de la première partie de l'atelier, quatre porteurs de projets alternatifs ont présenté leurs solutions. Ils étaient appelés à présenter également leur analyse des trois hypothèses sans infrastructure routière étudiées par le maître d'ouvrage pour l'élaboration de son projet.

Plusieurs d'entre eux estiment que les capacités des transports en commun ont été très sous-estimées par le maître d'ouvrage. D'autres considèrent qu'aucune solution sérieuse de transport en commun dans l'Ouest lyonnais n'a été étudiée, de même que les propositions alternatives n'ont pas été analysées. Ne prenant pas en compte les possibilités des transports en commun, le maître d'ouvrage ne peut selon eux que conclure à la nécessité de son projet pour éviter la saturation du réseau routier. Selon ces intervenants, le projet ne permettrait qu'un report modal* très insuffisant alors que des études montrent que le report peut être élevé si la place de la voiture est fortement limitée. Contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage, un intervenant juge que plusieurs conditions sont réunies pour reporter une grande part des déplacements sur les transports collectifs. D'une part, les origines et destinations des voyageurs ne sont pas très diverses, puisque 50% des déplacements se font depuis ou vers le centre. D'autre part, les voiries de l'Ouest lyonnais sont des passages obligés qui concentrent les voyageurs, d'où l'intérêt d'y installer des transports en commun en site propre*. Enfin, à longueur comparable, des lignes de transports collectifs proposeraient sur leur tracé plus de stations que l'Anneau des Sciences n'offre d'échangeurs.

Pour les porteurs de solutions alternatives au projet, le Grand Lyon n'affiche pas d'objectifs suffisamment ambitieux en matière de baisse du trafic. Pour l'un d'eux, il n'est pas acceptable de s'accommoder d'une hausse du trafic routier de 4% à l'horizon 2025 : c'est plutôt une baisse de 10% qu'il faudrait viser. Rappelant que la France est le pays européen comptant le plus de voiries et pourtant le plus embouteillé, ces intervenants appellent à un changement de perspective, donnant la priorité aux transports collectifs. Un participant rappelle cependant que l'A450 et le boulevard Laurent-Bonnevay sont actuellement très chargés et pense que le projet pourrait contribuer à les soulager, ce que contestent les porteurs de projets alternatifs. Sur la hausse du trafic éventuellement induite par le projet, une intervenante rapporte les résultats d'une modélisation effectuée sur l'outil Mosart, développée par le laboratoire d'économie des transports (LET). Si, rappelle-t-elle, ce modèle est avant tout à usage de recherche et non opérationnel, et si les résultats qu'il permet d'obtenir sont fortement dépendants des hypothèses d'entrée (existence et niveau des péages entre autres), il n'en demeure pas moins que les résultats ne montrent aucune hausse de trafic induite par l'Anneau des Sciences, confirmant ainsi les études du maître d'ouvrage. Celui-ci voit dans ces résultats l'effet de la limitation de capacité sur l'A6/A7, ainsi qu'une preuve que le report modal s'effectue bien sur les transports en commun.

Un autre souhaite que soit analysée la contribution de l'Anneau des Sciences (couplé à l'arrivée du métro B) à l'étalement urbain dans le secteur des Hôpitaux Sud. Certains participants appellent à ce sujet à une politique d'urbanisation qui réduise le besoin de déplacements.

Pour un intervenant, les exigences environnementales imposent une diminution des émissions de gaz à effet de serre, et pas seulement leur stabilité. Un participant rappelle que le plan climat voté par le Grand Lyon vise une diminution de 20% à l'horizon 2020 et déplore que l'Anneau des Sciences, prévu à l'horizon 2025, n'affiche qu'un bilan carbone neutre. Pour ces participants, le projet montre une ambition insuffisante en la matière, en contradiction avec les objectifs du plan climat.

Enfin, ces intervenants contestent certains aspects financiers du projet. Pour l'un, le coût d'exploitation de l'Anneau des Sciences semble sous-estimé et serait plutôt de 50 M€ annuels. Pour l'autre, les recettes de péage envisagées par le Grand Lyon ne sont pas réalistes, et le coût du projet est trop élevé (4 milliards d'euros si l'on inclut l'accompagnement par des projets de développement des transports collectifs, contre 2 milliards, estime-t-il, pour les solutions alternatives basées sur les transports en commun).

Le maître d'ouvrage note de multiples convergences sur les objectifs et plusieurs solutions, mais estime qu'aucune solution « tout-transports en commun » n'est viable seule

Le Grand Lyon et les porteurs de projets alternatifs partagent plusieurs objectifs, notamment la requalification de l'A6/A7 et le développement des transports en commun.

Le Sytral rappelle qu'une grande partie des solutions présentées par les porteurs de projets alternatifs figurent d'ores et déjà dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise. D'autres y sont présentes selon lui sous une forme « alternative » :

- la liaison Tassin – Presqu'Île, proposée en site propre via notamment un pont puis un tunnel, et que le Sytral envisage par le biais d'un partage de la voirie, pour des raisons de coût ;
- le renforcement du réseau de surface entre Champagne-au-Mont-d'Or et la Part-Dieu, et entre Alaï et Oullins, prévu sous des modalités différentes ;
- la liaison Brignais-Champlong et la liaison express du Ouest-Sud lyonnais (EOSL), proposées en site propre et que le Sytral prévoit sur les voiries existantes (avec possibilité d'une utilisation de l'Anneau des Sciences par des services express) ;
- la liaison Saint-Paul – Part-Dieu, proposée en site propre via un tunnel et que le Sytral envisage par le biais d'une optimisation de la ligne C3, pour des raisons de coût.

Par ailleurs, certaines propositions ne lui semblent pas appropriées car elles représenteraient pour le Sytral un investissement trop important pour une faible clientèle (liaison ferroviaire ou de métro entre Perrache et Alaï, tram-train sur l'emprise de LEOL*). D'autres propositions lui semblent mériter une réflexion plus approfondie (liaison Chaponost-Le Devais – Hôpitaux Sud et partie sud de la proposition EOSL), même si dans les deux cas un transport de surface lui semble plus adapté qu'un mode lourd. Enfin, il convient de l'utilité des mesures plus qualitatives proposées par les intervenants, notamment en ce qui concerne les aménagements à destination des modes doux.

Pour autant, concluent le Sytral et le Grand Lyon, aucune des scénarios alternatifs ne peut suffire seul à atteindre les objectifs de l'agglomération, notamment le soulagement des voiries du centre et de l'ouest. Aucun ne pourrait d'ailleurs selon eux être mise en œuvre seul sans entraîner des impacts rédhibitoires sur la saturation des voiries. Pour le Sytral, seule la liaison vers les Hôpitaux Sud est, d'un point de vue topographique, adaptée à une desserte par des modes lourds, ce qui explique la prolongation du métro B. Ailleurs dans l'Ouest

lyonnais, les transports en commun de surface sont plus adaptés. Or, leur développement implique de libérer de la place sur les voiries existantes, d'où pour le maître d'ouvrage la nécessité de l'Anneau des Sciences.

Pour le Grand Lyon, le potentiel des transports en commun n'est pas négligeable. Le renforcement maximal du ferroviaire « ôterait » selon lui 53 000 véhicules de l'A6/A7. Mais ce report n'est pas suffisant si l'on considère que 250 000 véhicules circuleraient quotidiennement sur cet axe en 2030 (ce chiffre représente le cumul des véhicules empruntant tout ou partie de l'A6/A7).

Le scénario Rcade

Le Grand Lyon présente son scénario Rcade, variante du scénario Anneau des Sciences qu'il privilégie. Jusqu'à Beaunant, Anneau des Sciences et Rcade empruntent le même tracé. Il se dirige ensuite plus au Sud, se raccordant au Boulevard Urbain Sud et à la Rcade Est. Le Grand Lyon juge le scénario Rcade nettement moins avantageux que le scénario privilégié. Plus long et enterré seulement sur 69% de sa longueur, il risque par ailleurs de contribuer à l'étalement urbain. Il serait fréquenté par plus d'automobilistes (12 000 à 14 000 en heure de pointe, contre 4 500 à 6 000 pour l'Anneau des Sciences), qui l'emprunteraient sur des distances plus longues. Le maître d'ouvrage en conclut que l'ouvrage profiterait moins aux habitants de l'Ouest, qui continueraient à emprunter les voies radiales pour se rendre au centre de l'agglomération. Une forte charge des boulevards Pierre-Sémard et Laurent-Bonnevay serait également constatée.

D'après la modélisation effectuée par le LET, le modèle Mosart montre que le scénario privilégié de l'Anneau des Sciences produit un gain d'accessibilité (déplacement domicile-travail en heures pleines, comparé au scénario « fil de l'eau ») de 4 minutes pour les habitants du Sud-Ouest lyonnais et de 1 à 2 minutes pour les autres habitants de l'Ouest, ainsi que pour quelques zones de l'Est proches des grands axes. Aucun habitant de l'agglomération n'est perdant, à l'inverse du scénario Rcade qui, toujours selon ce modèle, pénalise le Nord-Ouest.

Plusieurs dirigeants d'entreprises affichent leur soutien au projet

Indépendamment de la question des solutions alternatives, plusieurs dirigeants d'entreprises ont pris la parole pour déclarer leur soutien à l'Anneau des Sciences. Ils insistent sur la nécessaire connexion des pôles économiques et de recherche de l'agglomération. Certains d'entre eux insistent sur le développement du quartier de Gerland, basé sur les sciences du vivant, qui nécessitera cette connexion à l'Anneau des Sciences. D'autres évoquent les petites et moyennes entreprises, dont 80% des échanges s'effectuent à moins de 20 minutes du siège : améliorer leurs déplacements leur permettrait d'élargir leurs débouchés.

Pour un intervenant, citant une étude de la Chambre de commerce et d'industrie, la préoccupation des entreprises de l'Ouest lyonnais est plutôt le transport quotidien de leurs salariés, qui souffrent du manque de transports en commun. Il conteste également l'idée selon laquelle un périphérique complet serait indispensable au développement d'une métropole : la ville de Berlin n'en dispose pas, par exemple.

Un participant regrette que le transport de marchandises soit peu évoqué dans le débat. Le Grand Lyon annonce avoir acquis un modèle capable d'analyser ce type de trafic : il procédera à des études sur ce sujet dans le futur. Le maître d'ouvrage précise également que le développement économique de certaines zones nécessitera de penser leur accessibilité par les camions.

L'importance des modes doux a été soulignée

Un intervenant présente le vélo comme un mode de transport alternatif à la voiture et complémentaire des transports en commun. Le réseau cyclable se développe, devant atteindre au total 920 km en 2020. Cependant, le Sud-Ouest lyonnais souffre d'un manque d'aménagements et des « points noirs cyclistes » demeurent (le pont de La Mulatière notamment). Pour cet intervenant, des solutions peuvent et doivent être engagées immédiatement, d'autant que les aménagements cyclables ne nécessitent qu'un faible investissement.

Le Grand Lyon déclare soutenir le développement de l'usage du vélo, dont il souhaite voir la part modale* passer de 5% en 2014 à 7,5% en 2020. Outre les aménagements de voirie, le développement du vélo passe également par la facilitation et la sécurisation du stationnement des cyclistes.

Des participants expriment des attentes non seulement en termes de développement du réseau cyclable, mais aussi en ce qui concerne l'entretien du réseau existant.

Des remarques sur le déroulement du débat public

Un intervenant regrette que les premiers temps du débat public laissent plus de place aux « interventions magistrales » qu'aux temps de parole du public. Il est vrai, répond la CPDP, que les réunions thématiques ont pour but une progression de la connaissance collective des thèmes du débat. Les réunions territoriales qui s'ouvrent en janvier laisseront au public la majeure partie du temps de parole.

Un autre intervenant estime que les classes sociales défavorisées n'ont pas accès au débat public, dont une grande partie n'a même pas connaissance. Sur ce sujet, la CPDP a commandé une enquête afin de vérifier la connaissance du projet et du débat par le public de l'agglomération : les résultats peuvent être consultés sur le site du débat.