

## Enseignements de la réunion d'ouverture, 29/11/2012



### ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION D'OUVERTURE 29/11/2012 - La Sucrière - Lyon-Confluence

Environ 700 participants dans la salle et 100 participants en ligne  
NB : les astérisques renvoient au glossaire.

#### Saturation des infrastructures : un constat largement partagé

L'ensemble des participants fait état de la saturation des infrastructures routières (mais aussi ferroviaires) lyonnaises, entre autres l'A6-A7. Des risques « d'embolisation » ou de « thrombose » ont été évoqués concernant non seulement la ville-centre mais aussi certaines communes de l'Ouest. Tous jugent nécessaires des remèdes, que certains qualifient d'urgents, à une situation présentée plusieurs fois comme un « scandale » sanitaire et écologique. Pour autant, des participants de l'Est rappellent que la souffrance des habitants de ces communes, riverains de la rocade Est en particulier, n'est pas moins légitime que celle des habitants du centre.

#### Trafic de transit et grand contournement de Lyon

La réunion voit s'exprimer plusieurs positions relatives au grand contournement de transit de Lyon. Une décision de l'État à ce sujet est présentée par le Grand Lyon comme une condition à la mise en œuvre de l'Anneau des Sciences. Le représentant de l'État annonce une décision gouvernementale à la suite des travaux de la commission chargée de hiérarchiser les projets du SNIT\*, qui s'achèveront au printemps prochain. Pour l'État, les enjeux du transit à Lyon sont d'ordre national, voire européen. L'État juge intéressante l'idée d'un grand contournement, même si ses modalités restent donc à définir. Dans tous les cas, le public sera consulté puisque, quelle que soit la décision gouvernementale, elle se traduira par une saisine de la CNDP\*. L'Etat considère enfin l'idée d'un grand contournement Est par Saint-Exupéry, émise par le préfet, comme une contribution personnelle destinée à nourrir la réflexion.

Ces déclarations suscitent plusieurs prises de position. Certains acteurs, plutôt originaires de l'Est lyonnais, s'interrogent ainsi sur la pertinence du débat public en cours. Pour eux, il aurait été plus rationnel de débattre d'abord du grand contournement puis, une fois la décision prise à ce sujet, entreprendre un débat sur l'Anneau des Sciences : en effet, la conception du projet d'Anneau des Sciences serait d'après eux influencée par les décisions prises au sujet du grand contournement de transit. Certains, considérant que l'Anneau des Sciences entraîne des répercussions sur l'Est lyonnais, réclament à la CPDP des réunions publiques dans ce secteur.

Pour d'autres, surtout riverains de l'A6-A7, la requalification de l'autoroute est une priorité. Puisque le traitement du trafic de transit est une condition à la réalisation de l'Anneau des Sciences, lui-même nécessaire à la requalification de l'A6-A7, une décision sur le grand contournement leur paraît donc urgente.

Sur la manière de traiter le trafic de transit, les avis sont multiples. Les projets en cours concernant l'A89 et l'A45 (transit Ouest-Est) sont décriés, au motif notamment que, débouchant à proximité de l'agglomération, ils contribueraient à augmenter l'engorgement des voies au centre et à l'est de Lyon. Quant à l'opportunité et aux modalités du grand contournement de Lyon, les participants sont divisés. Certains déclarent leur refus d'un passage à l'Est, surtout si celui-ci devait consister en un prolongement de l'A432. D'autres réclament des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône par le centre de la France (axe A75 – RCEA) ou encore un report modal\* massif. D'autres encore s'interrogent sur le lien entre grand contournement et requalification de l'A6-A7, puisque le trafic de transit ne représente que 10% du trafic quotidien sous Fourvière (\*\*proportion calculée [1]>pour les véhicules légers<1] en heure de pointe\*\*).

A noter enfin que l'éco-taxe entrera en vigueur le 1er juin 2013, rendant l'utilisation des routes nationales payantes pour les poids-lourds.

## L'Anneau des Sciences : plusieurs prises de position

Présenté par le Grand Lyon, le projet d'Anneau des Sciences (que nombre de participants à la réunion continuent de nommer « TOP : Tronçon Ouest du Périphérique ») soulève des réactions diverses.

### Le soutien au projet : économie, transport et cadre de vie, [2]>requalification <2]de l'A6-A7

De fortes attentes ont été exprimées par des participants venus d'horizons multiples : des acteurs économiques, politiques ou associatifs, de même que certains particuliers, ont exprimé leur soutien au projet. Sur le plan économique, le projet devrait selon ses partisans renforcer[3> l'accessibilité des entreprises (élargissement des zones de chalandise et de recrutement entre autres, amélioration des déplacements domicile-travail) ainsi que leur compétitivité (ouverture à de nouveaux débouchés,<3] meilleure mise en réseau des pôles de recherche et des entreprises ; [4>considérées comme pôle d'excellence pour Lyon, les sciences du vivant sont plusieurs fois citées en exemple).

<4]Des représentants de collectivités de l'Ouest attendent également du projet un meilleur accès à leurs communes, et un soulagement de leurs voies de circulation actuellement surchargées. Ils en attendent une amélioration de leur cadre de vie, également par le biais de projets de requalification urbaine.

Plusieurs participants lyonnais expriment également des attentes prioritaires en matière de requalification urbaine, sur une A6-A7 dont ils espèrent le déclassement dans les meilleurs délais. A ce titre, ils affirment leur soutien au projet, pour lequel ils privilégient le scénario court.

### Des critiques et des oppositions

En revanche, des acteurs associatifs et des particuliers contestent le projet, qui ne consisterait selon eux qu'en une répétition des erreurs routières du passé. Ces opinions ont donné lieu à des échanges avec le maître d'ouvrage et avec d'autres acteurs.

Le projet induirait selon ses détracteurs un trafic supplémentaire, notamment en rendant l'usage de la voiture plus attractif. Ajouté à l'arrivée de nouveaux trafics par l'A89 et l'A45, ce phénomène laisserait craindre la saturation de l'Anneau des Sciences. Le Grand Lyon réfute cette analyse : pour lui, les capacités routières créées seront payantes, et compensées

par d'autres capacités ôtées ailleurs : la croissance du trafic serait ainsi maîtrisée, ce que contestent certains.

Le projet ne serait pas vertueux sur le plan des gaz à effet de serre, estiment plusieurs participants. Le maître d'ouvrage et certains soutiens du projet les appellent à ne pas négliger les innovations technologiques actuelles, qu'ils estiment prometteuses : le bilan carbone réel du projet ne se calculera pas en fonction des émissions des véhicules actuelles, mais de voitures et camions plus propres.

[5>Il serait d'abord nécessaire, toujours selon certains acteurs, de revoir l'aménagement du territoire. Les études attestant d'une baisse du nombre de véhicules en ville, il serait dommage de créer des capacités allant à l'encontre d'une telle dynamique. D'autres envisagent des mesures diminuant les besoins de déplacements (proximité de l'habitat avec les emplois, les loisirs, etc.). Concernant les activités économiques cependant, le maître d'ouvrage juge, citant le SCOT, que le développement ne passe pas par la dissémination mais par la constitution de pôles économiques bien reliés entre eux.

<5]D'autres participants estiment que les moyens alloués au projet devraient être investis massivement sur les transports en commun et les modes non polluants. Sans contester ce besoin, plusieurs acteurs favorables au projet répondent que la route n'en restera pas moins nécessaire (multiplicité des origines et destinations, contraintes topographiques à l'Ouest, desserte fine du cœur de ville pour les marchandises, etc.)

Des questions relatives aux emprises du projet et à son impact sur l'étalement urbain ont aussi été soulevées. Enfin, des solutions alternatives ou complémentaires au projet ont été évoquées, telles que [6>l'adjonction d'une voie dédiée aux transports en commun<6], le développement du transport par câble ou encore un effort global d'aménagement en faveur du vélo.

Concernant les tracés, la plupart des participants favorables au projet déclarent [7>préférer le tracé court <7](« Anneau des Sciences » proprement dit), au motif que le tracé « Rcade » [8>risquerait d'entraîner des reports de trafics, notamment sur un boulevard Laurent-Bonnevay déjà saturé.<8] Certains évoquent même le risque que cette rocade se substitue au grand contournement. [9>[10>D'autres participants militent pour un tracé plus au Sud et rejoignant l'A450, qui permettrait d'inclure dans le périphérique lyonnais les communes d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval.<10]<9]

## [1]

Transit

par Christian Maisonnier, DREAL (Lyon) le 06 décembre 2012 à 14:53

Le transit est de 10% à l'heure de pointe, et non pour le trafic quotidien des VL.

## [2]

Action immédiate

par Jean-François Maillet (Lyon 3) le 03 décembre 2012 à 22:45

Il n'y a pas lieu d'attendre la construction du grand contournement et encore moins celle du TOP pour déclasser l'autoroute A6/A7. Des feux tricolores sur le quai Perrache auraient un effet mineur. Parallèlement il faut instaurer un péage pour la traversée de Lyon.

### [3]

Arguments économiques pour le TOP

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:16

C'est toujours les mêmes arguments économiques pour tout investissement routier : augmentation des zones de chalandise, nouveaux débouchés...aller chasser partout, attirer des clients de partout ! Il me semble qu'il y a une tendance lourde : proximité ! Les hyper excentrés sont en déclin, les commerces localisés plus près des bassins de vie augmentent. Arrêtons de mettre en avant des arguments d'il y a 30 ans, manifestement dépassés !

### [4]

Pourquoi du routier périphérique ?

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:21

Les centres de recherche majeurs en sciences du vivant sont à Gerland, et dans les grands pôles hospitaliers: Est, Ouest aussi. Ils vont tous être reliés par métro, en quoi un périphérique apporte-t-il quelque chose ?

### [5]

Redensifier la ville

par Jean-Paul Oriol le 04 décembre 2012 à 10:21

La politique actuelle et à venir en matière d'urbanisme, est de redensifier les agglomérations afin de limiter la circulation et d'économiser l'énergie, notamment celle des transports. On a besoin de plus de transports en communs en agglomération et pas d'une autoroute dans une ville où la densité est appelée à augmenter. Si, si vraiment un contournement est nécessaire, celui-ci doit plutôt éviter les zones denses et être fait avec un investissement correspondant à nos moyens de crises, les tunnels sont hors de prix, Téo en fut un bel exemple de non rentabilité.

### [6]

Voie dédiée spécifique

par François Pillard (Chaponost) le 13 décembre 2012 à 15:38

Question : à l'horizon 2020, ne peut-on pas envisager sérieusement une circulation entièrement automatisée (le chauffeur s'insère dans la file ou en sort, et sa vitesse est totalement régulée, à la même vitesse que les TC, d'où un flux nettement plus laminaire ?)

(6.1)

Re: Voie dédiée spécifique

par RIEDEL le 15 décembre 2012 à 19:01

oui, et en l'an 2000, toutes les voitures seront volantes ...

### [7]

Un boulevard de liaison interne plutôt qu'une rocade bouclier!

par François Pillard (Chaponost) le 13 décembre 2012 à 15:34

L'avantage d'un tracé court est qu'il irrigue réellement une zone dense qu'il traverse, et rapproche les points actifs de l'agglomération les uns des autres. Son inconvénient est que pour la prise en charge des déplacements pendulaires, il provoque des concentrations de trafic sur les voies d'accès centripètes, que le projet néglige pour le moment (traversée de Chaponost, par exemple). Une rocade enveloppante, en récupérant ces flux avant qu'ils n'entrent en zone dense, protège les communes qui se trouvent à l'intérieur. Le meilleur choix me semblerait être la solution courte, avec un soin apporté à la prise en charge des flux pendulaires. Elle serait également infiniment plus pertinente pour porter aussi des TC efficaces.

### [8]

Précision

par Paul Vivet (St-Genis-Laval) le 04 décembre 2012 à 18:03

Je ne comprends pas comment le tracé rocade engendrerait plus de trafic sur le BD Laurent Bonnevey.

### [9]

Tracé de grande rocade

par Paul Vivet (St-Genis-Laval) le 04 décembre 2012 à 18:11

Ce tracé permettrait d'englober ces trois communes dans le cœur de l'agglomération et ainsi participer à

l'urbanisation sur le tracé du métro prolongé à Hôpitaux sud voire plus au sud. Il est préférable autour des stations de métro de faire de l'urbanisation plutôt que des voiries et parkings. C'est bien ce que prévoit le SCOT : développement le long des axes lourds de TC.

**[10]**

Un tracé sud qui ne répond pas aux objectifs de l'Anneau des sciences  
par Loïc Graber (Lyon 7) le 11 décembre 2012 à 11:54

Ce tracé long proposé n'apporterait aucune solution au bouclage du périphérique qui est aujourd'hui une priorité. Pire, il serait utilisé par les automobilistes venant du sud comme un grand contournement, ce qui n'est pas la finalité de l'Anneau des sciences. L'agglomération a besoin aujourd'hui du bouclage du périphérique pour sa "desserte interne" et notamment de sa partie sud ouest. Cela ne remet nullement en cause le développement de transports collectifs. Le grand contournement, en partie réalisé à l'est, est une autre obligation. Un projet mixte répondrait mal à chacune de ces problématiques.