

# Enseignements de l'audition publique "Expertise complémentaire", 18 mars 2013



## ENSEIGNEMENTS DE L'AUDITION PUBLIQUE EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE 18 mars 2013, Espace de l'Ouest Lyonnais

L'objet de cette réunion était la présentation des résultats de l'expertise complémentaire commanditée par la CNDP et réalisée par le cabinet TTK. Celle-ci portait sur deux questions :

- Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celles retenues par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle du Grand Lyon et du Sytral ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ?
- Les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructures routières majeures étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires et si oui, lesquelles ?

### Ouvrir davantage les hypothèses

Le cabinet rappelle que son expertise n'a pas pour vocation donner un avis sur le projet ou de défendre des solutions alternatives ou complémentaires, mais bien d'apporter des éclairages nouveaux que le maître d'ouvrage sera libre de se saisir ou non.

D'une manière générale, TTK recommande au maître d'ouvrage d'ouvrir plus largement ses hypothèses d'études. Les incertitudes sur la mobilité à l'horizon 2030 (évolution de la motorisation des ménages, place des modes doux...) incitent en effet à la prudence dans l'établissement de prospectives.

En outre, plusieurs facteurs sont de nature à faire varier les hypothèses de trafic. Il serait ainsi utile de moduler ces hypothèses en fonction des impacts des différents choix possibles en matière de péages. De même, les choix qui seront pris concernant le trafic de transit auront un effet sur la fréquentation de l'Anneau des Sciences.

Concernant le transit, l'expertise complémentaire exclut que la totalité de ce trafic puisse être reportée sur un grand contournement (ce dont convient le maître d'ouvrage). Le cabinet craint par ailleurs que le projet, en induisant un raccourcissement des temps de transport (vers Saint-Étienne notamment), n'entraîne un accroissement du trafic de transit Est-Ouest. Au sujet du transit enfin, TTK recommande de tester des hypothèses sans Anneau des Sciences avec une A45 orientée vers son barreau Sud (vers Givors) et non vers Brignais.

Par ailleurs, l'expertise évoque la possibilité de procéder à court terme à une requalification partielle de l'A6/A7. En effet, l'axe A6/A7 dans Lyon n'est pas homogène, le Nord de Perrache ne se prêtant selon TTK qu'à une requalification modérée. Un traitement différencié de cet axe peut donc être envisagé. Sur les berges du Rhône, le cabinet estime possible une requalification de l'A7 à 2x3 voies ne nécessitant qu'une baisse de 25% du trafic (au lieu de 2x2 voies avec -50% de trafic évoqués par le maître d'ouvrage), à la condition cependant que l'État ait réglé la question du transit. Or, rappelle le maître d'ouvrage, déclasser l'A6/A7 implique de recréer la continuité autoroutière : un déclassement immédiat ne semble donc guère réaliste.

## Réactions

Pour certains participants, les incertitudes en matière de mobilité doivent être nuancées : selon lui, le maître d'ouvrage s'inscrit dans des perspectives réalistes, sauf « catastrophe ». De plus, l'enquête se base sur un nombre de déplacements et non sur le nombre de voyageurs.kilomètres. Sur ce dernier paramètre, le maître d'ouvrage précise que ses prévisions sont inférieures à ce que donnerait l'extrapolation des tendances actuelles.

## Transport et urbanisme : des choix existent

Par ailleurs, l'expertise suggère une modulation plus importante des scénarios en fonction des interactions entre transports et urbanisme. En effet, il n'est selon TTK pas des plus pertinents de modéliser l'implantation des populations et emplois en 2030 de manière identique pour tous les scénarios. Le cabinet insiste ainsi sur le fait que des choix politiques restent à prendre, qui peuvent entraîner un effet plus ou moins bénéfique en matière d'étalement urbain. Si le schéma de cohérence territoriale (SCoT) propose en effet des moyens de lutter contre l'étalement urbain, ce document ne semble pas suffisant.

Ainsi, améliorer l'accessibilité sur un territoire étendu, ce que permet notamment une urbanisation basée sur la voiture, entraîne une pression en faveur de l'étalement urbain sur les marges urbanisables du SCoT. En proposant un gain de 20 minutes dans le secteur des Hôpitaux Sud, l'Anneau des Sciences contribuerait selon TTK à un tel cas de figure. A l'inverse, une densité importante de transports en commun en site propre (TCSP) est un facteur essentiel pour favoriser la densification urbaine autour des grands pôles de transports. Seule une rente foncière suffisante permet aux collectivités d'enclencher des opérations de renouvellement urbain, précise le cabinet.

En conclusion, si le cabinet TTK suggère à tout le moins d'étudier l'effet d'un scénario basé sur les transports en commun, qui ne renforcerait l'accessibilité que sur certains axes bien définis.

## Réactions

Un participant estime imprécis les liens tracés par TTK entre transports et étalement urbain. Le moyen le plus approprié pour lutter efficacement contre l'étalement lui paraît être une combinaison entre péage de zone et projet global (projet de transport multimodal + projet urbain).

Le Grand Lyon précise que les gains d'accessibilité offerts par l'Anneau des Sciences seraient globalement modestes (4 minutes en moyenne), et donc pas de nature à influencer l'implantation des populations ou des activités. Sur ce point, un participant s'interroge sur le

soutien au projet de la part du monde économique, dans la mesure où celui-ci exprime des attentes plus fortes en matière de gains de temps. Un représentant du monde économique estime quant à lui que le projet est indispensable pour relier entre eux les pôles économiques et ainsi favoriser l'innovation.

Un autre participant souligne que le SCoT lyonnais, ainsi que les SCoTs voisins, définissent des prescriptions fortes en matière de développement centré sur des pôles. Ces schémas commencent déjà selon lui à montrer des signes d'efficacité. Un participant déclare à ce sujet que certaines communes ont dès maintenant atteint les limites de développement inscrites dans le SCoT.

Le Sytral estime également que 90% des populations concernées par le SCoT sont déjà présentes, ce qui limite les marges de manœuvre pour modifier l'agglomération.

## Des scénarios alternatifs à affiner

Le cabinet TTK présente son analyse des scénarios sans infrastructure routière étudiés par le maître d'ouvrage. Si l'hypothèse 1 lui paraît trop peu différenciée du scénario de référence pour permettre une analyse poussée, l'hypothèse 2 lui semble mériter d'être retravaillée en intégrant la possibilité de mettre en place des tramways en site propre. Enfin, il propose de reprendre l'hypothèse 3 en intégrant au calcul des notions d'évaporation de trafic, d'accroissement du report modal et d'interactions entre transport et urbanisme.

De manière générale, le cabinet juge que l'Ouest est en mesure d'accueillir des lignes de transports en commun lourds. La densité de population y est supérieure à celle de l'Est, où passe pourtant le tramway T3. De plus, l'efficacité (y compris financière) des transports en commun subit des contraintes qui résultent de choix politiques (prix du billet unique, monopole de la SNCF sur les TER, manque d'intégration tarifaire).

Par ailleurs, il est possible que les projets cités en accompagnement de l'Anneau des Sciences puissent être réalisés indépendamment de celui-ci. Si les projets de transports collectifs et de densification urbaine étaient réalisés préalablement à l'infrastructure routière, les effets potentiels de cette dernière sur l'étalement urbain pourraient alors, selon l'expert, être limités.

D'après l'expertise, des pistes de développement des transports collectifs existent. TTK propose d'étudier un scénario de type « RER » basé sur différentes liaisons (dont Saint-Paul-Hôtel de ville, un tramway sur la RD342 permettant une opération urbaine de grande ampleur, un tramway Confluence-Vaise, un tramway Perrache-Hôpitaux en alternative au métro, le lien ferroviaire Perrache-Part-Dieu, etc.)

TTK conclut à la possibilité de gagner 5% de part modale pour les transports en commun, ce qu'il juge non négligeable pour apprécier l'opportunité du projet. De là résulte l'intérêt selon lui d'étudier l'effet de politiques contrastées. Les hypothèses 2 et 3 devraient être ainsi retravaillées, et comparées avec les effets du projet en termes de coût d'investissement, de besoin de subvention, de trafics, d'émissions de gaz à effet de serre.

## Réactions

Le Sytral conteste l'idée selon laquelle l'Ouest ne présenterait pas de spécificité freinant le développement des transports collectifs. La topographie en est une, de même que la densité de population. En effet, selon le syndicat des transports, la comparaison avec l'Est ne doit pas se baser sur des données générales à l'échelle des communes mais plutôt sur des densités

au kilomètre de ligne. Le Sytral réaffirme que l'extension du réseau des transports collectifs ne peut que creuser leur déficit, l'utilisateur ne payant pas le coût réel du transport.

Un représentant du Grand Lyon ajoute qu'un enjeu essentiel réside dans la nécessité d'ôter un important trafic automobile du centre des communes de l'Ouest, ce qui exige des résultats concrets.

L'hypothèse d'un tramway sur la RD342 accompagné de la construction d'un front bâti est contestée par plusieurs participants, qui soulignent la difficulté de supprimer de l'espace pour les automobiles, la présence de maisons individuelles qu'il faudrait alors exproprier, ou la proximité du tram-train avec qui un tel tramway risquerait de « doubler » (un participant juge qu'un bus à haut niveau de service serait plus approprié). TTK convient de la difficulté de densifier les constructions le long de la RD342, mais considère qu'il s'agit d'un axe approprié pour un TC lourd, d'autant qu'il est bien relié aux lignes de métro (D au Nord, B au Sud).

Un participant juge que la priorité réside dans la requalification de l'A6/A7, qu'il faut selon lui réaliser dès maintenant.

Un autre intervenant affirme que les problèmes d'insertion urbaine ou topographique ne doivent pas être un prétexte pour cesser la réflexion, mais doivent au contraire amener à des solutions imaginatives.

Une participante rappelle que le lien entre Perrache et Part-Dieu a déjà été étudié par l'État, qui en a conclu à son absence de pertinence (trop cher, non « phasable », remplaçable par d'autres scénarios moins onéreux).

Pour le maître d'ouvrage, l'expertise ne démontre pas la faisabilité des scénarios basés sur les transports en commun. Il considère que les pistes évoquées ont déjà été étudiées par le Grand Lyon, et que ces études ont montré l'impossibilité de telles solutions. Dès lors, une approche multimodale lui semble plus réaliste qu'une volonté de reconstruire la ville autour du tram-train (d'autant que la question des transports n'est pas le seul aspect à prendre en considération dans l'aménagement urbain).