

Enseignements de la réunion territoriale "Entrée Nord-Ouest de Lyon", 10/01/13



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION TERRITORIALE Entrée Nord-Ouest de Lyon 10/01/2013 - L'Atrium - Tassin-la-Demi-Lune

Environ 330 participants dans la salle et 50 participants en ligne

NB : les astérisques renvoient au [glossaire](#)

L'opportunité du projet discutée, comme dans la première phase du débat

La plupart des participants, qu'ils soient partisans ou opposants au projet, ont exprimé des opinions portant davantage sur la globalité du projet que sur ses caractéristiques locales.

Chez les soutiens de l'Anneau des Sciences (élus, acteurs économiques, particuliers), l'argument économique est fréquemment apparu. Pour les entreprises et d'autres participants, le projet permettrait de renforcer l'attractivité du territoire et d'offrir davantage de débouchés aux PME, favorisant ainsi le développement économique. Ils attendent aussi du projet qu'il améliore les déplacements des salariés. Pour certains, le projet permettrait ainsi de proposer aux usagers des choix entre les modes de déplacements, les transports en commun étant surtout pertinents *intra muros*. Une participante cite l'exemple du Tronçon Nord du Périphérique, qui s'est accompagné de requalifications « au fil de l'eau » des voiries urbaines. Pour elle, le projet d'Anneau des Sciences présente le mérite d'intégrer infrastructure nouvelle et requalifications urbaines dans un projet global.

Pour les opposants, le projet traduit une vision dépassée. Pour eux (élus, responsables associatifs, particuliers), les enjeux environnementaux imposent des changements radicaux. L'argent public ne devrait donc pas être mobilisé sur des infrastructures routières qu'il conviendrait au contraire de réduire, selon certains. Des participants expriment également des inquiétudes sur la congestion des voiries d'accès à l'infrastructure. D'autres considèrent que le projet ne propose qu'un report de trafic depuis l'A6/A7, et non la forte diminution qui serait nécessaire pour atteindre le facteur 4. Sur ce dernier point, le Grand Lyon précise que la stabilité du trafic en valeur absolue s'explique par la croissance de la population et l'attractivité du territoire ; pour autant, une réduction significative de la part de la voiture est effectivement recherchée (de 47% aujourd'hui à 40% en 2030).

Sur la question du report de trafic depuis l'A6/A7, certains participants reprochent au projet de transférer les problèmes sur les communes périphériques. Pour le Grand Lyon cependant, l'Anneau des Sciences serait à 80% enterré, ce qui marque une grande différence avec l'A6/A7 actuelle.

Une controverse s'exprime également au sujet du trafic induit ou non par le projet. Pour des participants, toute nouvelle voirie suscite de nouveaux usages et se retrouve rapidement saturée à son tour. Le Grand Lyon conteste cette analyse, rappelant sa politique globale de maîtrise de l'usage de la voiture. Ici encore, le Tronçon Nord est cité en exemple : pour le maître d'ouvrage, cet axe est très loin de la saturation, tout en ayant permis un allègement de la circulation sur les voiries centrales.

Enfin, une différence d'appréciation subsiste entre le maître d'ouvrage et certains participants concernant les origines et destinations des déplacements. Pour le Grand Lyon, ces origines et destinations sont très diffuses et un grand nombre de trajets s'effectue « de périphérie à périphérie », ce qui explique un usage important de la voiture. D'autres effectuent une analyse inverse, considérant que la plupart des trajets ont pour origine ou destination le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne), et sont donc propices à un report important sur les transports collectifs que l'Anneau des Sciences viendrait inutilement concurrencer.

Grand contournement et trafic de transit : désaccords, attentes et craintes

La question du transit a occupé une part importante des discussions. Plusieurs participants ont tenu à rappeler que l'opportunité du grand contournement de transit ne faisait pas consensus. Si personne n'exprime le souhait de voir le trafic de transit continuer à parcourir l'A6/A7 ou la Rocade Est, des solutions autres qu'un grand contournement sont en effet proposées (report sur le fer, redéfinition des itinéraires à l'échelle nationale...).

Il n'en demeure pas moins que, pour plusieurs participants et pour le maître d'ouvrage, les fortes attentes en matière de détournement du transit s'incarnent plutôt dans un grand contournement. Une décision de l'État à ce sujet est souhaitée par le Grand Lyon, qui la présente comme une condition à la réalisation de l'Anneau des Sciences.

L'État rappelle qu'une décision à ce sujet pourra être prise une fois que la commission chargée de hiérarchiser les projets du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) aura achevé ses travaux (en avril 2013, ce qui sera suivi d'un débat parlementaire et de l'élaboration d'un nouveau schéma). L'État annoncera les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour que le transit ne perturbe pas les trafics locaux. Il ne se prononcera pas forcément sur une infrastructure : le report sur le fer, la requalification de la Rocade Est sont également des moyens possibles (ce dernier soulevant toutefois l'opposition du Grand Lyon).

Un participant (opposé au contournement routier de transit) signale néanmoins que ce projet ne figure pas en totalité au SNIT, seuls 25 km d'infrastructure nouvelle à l'ouest y étant inscrits. Or, la commission travaillant actuellement sur ce schéma a pour mission d'ôter des projets et non d'en ajouter. Il semble donc illusoire à ce participant d'attendre de l'État une décision de réaliser le grand contournement.

En cas de réalisation de ce grand contournement, soulignent d'autres participants, celui-ci ne pourrait être mis en service que plusieurs années après l'ouverture programmée de l'Anneau des Sciences et le déclassement de l'A6/A7. Ils craignent donc que, dans l'intervalle, l'Anneau des Sciences soit utilisé par le trafic de transit et s'enquière des mesures envisagées par le Grand Lyon pour éviter un tel phénomène. Pour le maître d'ouvrage, il est en effet indispensable que son projet soit destiné au trafic local (à titre d'exemple, le transit représente 5% du trafic sur le Tronçon Nord du Périphérique, ce qui lui semble un volume admissible).

Les enjeux locaux en bref

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

Dans le secteur Nord-Ouest de Lyon, le projet compte trois « portes » : Valvert, Les Trois-Renards, Alaï. Les deux premières concernent un territoire attractif et à forte dominance résidentielle, où sont présents des pôles économiques et universitaires majeurs. Les espaces naturels sont jugés « décousus » et à relier entre eux. Le secteur d'Alaï est peu dense et très résidentiel. Des sites économiques divers y sont implantés (dont les sites de la filière d'excellence « sciences de la vie ») ainsi que des équipements et des espaces de loisirs.

Le trafic est essentiellement automobile et connaît une forte congestion dans les traversées urbaines, en particulier due au transit (à ne pas confondre avec le transit Nord-Sud dont il est question par ailleurs : le maître d'ouvrage parle ici d'un transit à l'échelon local, qui concerne surtout les échanges entre l'Ouest et le centre de l'agglomération). À l'horizon du projet, le maître d'ouvrage annonce une stratégie multimodale, impliquant le développement de plusieurs lignes de transports collectifs et le développement des parcs-relais et des modes doux. Des projets urbains de requalification et de développement seraient conduits pour apaiser les trafics, renforcer les liens urbains, développer l'activité économique, relier les espaces naturels par une grande coulée verte.

Des attentes sur la requalification des voiries locales, qui doit cependant s'accompagner de précautions

Concernant les enjeux locaux liés au projet, plusieurs participants (élus, associations de quartier, particuliers) ont exprimé de fortes attentes concernant la requalification de certains axes (bretelle de Tassin, axes menant à la place de l'Horloge, boulevard du Valvert à Écully, avenue de Taffignon à Francheville, rue du Commandant Charcot et avenue Barthélémy Buyer à Lyon 5, etc.). Ces voies souffrent fortement selon eux d'une part d'un fort trafic, et d'autre part de l'absence d'adaptation aux circulations piétonnes. Cela justifie selon eux un fort soutien au projet d'Anneau des Sciences.

Pour le maître d'ouvrage, le projet permettra en effet la requalification de ces axes. Le Grand Lyon prévoit une diminution importante des trafics dans les centres-villes (de 5% à 35% selon les axes). Près de la moitié (47%)

des flux transitant par les centres-villes seraient selon lui supprimés grâce au projet. Cet apaisement de la circulation permettra la mise en place, également prévue au projet, de mesures urbaines devant transformer ces axes en véritables voies urbaines (couverture du boulevard du Valvert, traitement paysager et insertion de voies pour modes doux sur différents axes...). Des participants s'enquièrent des communes concernées par ce programme d'accompagnement : le Grand Lyon précise qu'il s'agit des communes situées à l'intérieur de l'Anneau des Sciences et les communes limitrophes à l'extérieur de l'axe.

Concernant les voiries d'accès à l'Anneau des Sciences (RD342, RD489,...), des inquiétudes sont exprimées quant à une hausse du trafic voire une congestion, qui justifie selon quelques-uns le refus du projet.

Pour d'autres, la requalification des voiries urbaines ne doit pas se traduire par l'enclavement des quartiers (Vieux-Moulin, Montpinot). Pour éviter cela, le Grand Lyon prévoit la mise en place de voies de desserte locale et de modes doux. Des inquiétudes sont également exprimées à propos d'éventuels impacts des baisses de trafic sur le commerce en centre-ville.

À Francheville, certains habitants s'inquiètent de la possibilité que le projet soit réalisé à l'air libre, ce que permet encore le plan local de l'urbanisme. Le Grand Lyon confirme que, si le projet se réalise, il consistera bien en une infrastructure enterrée. Certains soulignent d'ailleurs qu'il s'agit d'un bénéfice majeur de l'Anneau des Sciences par rapport aux projets initiaux de périphérie ouest.

Des aspects divers évoqués

Péages et emprise des portes / échangeurs

Des participants s'inquiètent de l'emprise foncière des échangeurs du projet. Pour le maître d'ouvrage, le terme de « porte » est plus approprié, pour désigner des accès plus compacts que les échangeurs d'autoroute habituellement connus (3,5 ha contre 12 ha). Une vitesse limitée à 70 km/h sur l'infrastructure autorise cette configuration plus économe d'espace.

Pour certains, l'emprise foncière des péages est également une source d'inquiétude. Or, le Grand Lyon précise qu'aucune barrière physique ne serait installée, grâce au système « free-flow » (lecture optique des plaques sans arrêt de l'usager). Si la réglementation française n'autorise pas encore ce système, ce sera en toute probabilité le cas à l'horizon du projet, selon lui.

Intermodalité et parcs-relais

Plusieurs participants ont souligné l'importance pour le territoire de la gare d'Écully – La-Demi-Lune. Il s'agit d'un point d'échange privilégié grâce au développement du TER, et dont le rôle s'intensifiera encore à l'avenir. La halte ferroviaire d'Alaï est également un « point d'ancrage ».

Pour accéder à ces points, le Grand Lyon et le Sytral décrivent une stratégie basée sur des parcs-relais multiples, devant recueillir le trafic automobile en amont de ces équipements, c'est-à-dire avant qu'ils atteignent la zone urbaine dense.

Liaisons ferroviaires

En marge du projet, des participants s'expriment sur la qualité des liaisons ferroviaires, déplorant notamment que le tunnel des Deux-Amants continue de constituer un goulet d'étranglement du trafic. Pour des conseillers régionaux cependant, les nombreuses perturbations du trafic que connaissent actuellement les TER de l'Ouest lyonnais sont davantage dues à la nouveauté du matériel roulant qu'à une question d'infrastructure.

Sécurité des tunnels

Un participant s'inquiète de la longueur des tunnels (12 km au total), estimant que cela peut poser des problèmes de sécurité, notamment en cas de bouchons. Pour le Grand Lyon et d'autres participants, la réglementation et le savoir-faire français permettent une maîtrise maximale des risques. L'expertise lyonnaise en matière de tunnels est élevée, avancent-ils : il n'y aurait pas davantage de craintes à avoir vis-à-vis de l'Anneau de Sciences que des nombreux tunnels actuels. Sur la question des embouteillages, le Grand Lyon précise que les mesures de gestion du trafic évitent aux bouchons de se produire à l'intérieur des tunnels, ce que contestent certains.

Autres sujets

Un participant souhaite le développement des bus à motorisation électrique en lieu et place des bus à moteur thermique, pour des raisons environnementales. Un autre ajoute que la circulation de bus sur l'Anneau des Sciences serait inutile, puisque l'infrastructure serait parallèle sur 70% de sa longueur à des lignes ferroviaires existantes.

Certains s'interrogent sur les données de population et les échelles de territoire citées par le maître d'ouvrage. Le chiffre de 3 millions d'habitants concerne l'aire urbaine lyonnaise, qui s'étend jusqu'à Saint-Étienne, Vienne, etc. L'augmentation de 150 000 habitants en 2030 est prévue quant à elle sur le territoire de l'agglomération (au sens du SCoT*).