

Enseignements de la réunion d'approfondissement, 04/12/2012



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION D'APPROFONDISSEMENT 04/12/2012 - La Sucrière - Lyon-Confluence

*Environ 110 participants dans la salle et 30 participants en ligne
NB : les astérisques renvoient au glossaire.*

Dans la continuité de la réunion d'ouverture, cette réunion était consacrée aux questionnements et demandes de précisions du public à propos du projet et de son contexte. Cependant, l'expression des participants a davantage consisté en des prises de parole qu'en des demandes d'informations.

Les transports en commun : des perspectives limitées pour le maître d'ouvrage mais insuffisamment étudiées selon certains participants

Alors que la réunion d'ouverture a vu s'exprimer un grand nombre de soutiens au projet, cette réunion a surtout vu émerger des visions critiques. Plusieurs participants ont remis en cause la présentation dans le dossier du débat des hypothèses basées sur les transports en commun sans infrastructure majeure.

Dans sa présentation, le maître d'ouvrage rappelle avoir testé différentes hypothèses permettant de répondre à quatre objectifs de développement métropolitain équilibré (soulager les voiries des centres-villes, relier les pôles d'activité, rendre accessibles les bassins de vie, permettre le développement de grands projets urbains). Or, il considère que la réalisation de tous les projets de transports en commun prévus au schéma de cohérence territoriale (SCOT*), voire l'intensification du réseau au-delà de ce prévoit le SCOT, ne suffirait pas à répondre à ces objectifs. Pour le Grand Lyon, sans Anneau des Sciences, les mesures de renforcement des transports en commun se traduiraient par un report modal* insuffisant et une aggravation de la congestion.

Or, plusieurs participants ont remis en cause ce raisonnement. Le débat public ne saurait se baser sur une analyse « à charge » des transports en commun, jugent-ils, considérant que le dossier du débat disqualifie trop rapidement les solutions sans Anneau des Sciences. Pour eux, des solutions prioritairement (mais pas exclusivement) basées sur les transports en commun peuvent avoir une réelle efficacité à l'Ouest, dans la mesure où les trafics sont surtout pendulaires et ont des destinations relativement convergentes (le centre de l'agglomération).

Le maître d'ouvrage appelle à ne pas opposer transports en commun et infrastructure routière, insistant sur le caractère multimodal du projet d'Anneau des Sciences : le bouclage du périphérique ne se substituerait pas aux projets de transports en commun du SCOT, il serait même une condition à leur réalisation (dans la mesure où il faut ôter du trafic automobile des voiries afin d'y développer les transports publics). Cet argument a été contesté par certains participants, qui doutent de la capacité des pouvoirs publics à mobiliser des moyens financiers à la fois sur des projets routiers et de transports en commun.

Enfin, des participants considèrent que la réalisation d'une infrastructure routière va à l'encontre d'une dynamique de baisse de l'utilisation de la voiture particulière. D'ailleurs, certains d'entre eux s'étonnent de voir le dossier mentionner à la fois une saturation croissante des voiries et des prévisions de croissance du trafic automobile : selon eux, la voiture cesse au contraire d'être attractive lorsque la saturation des voiries pénalise les temps de parcours. Le Grand Lyon maintient ses arguments, considérant que même avec une extension maximale du réseau de transports publics, seule une faible part du trafic serait reportée. Pour autant, la part de la voiture est appelée à diminuer à l'horizon 2030 (de 47% à 40%). Néanmoins, le SYTRAL précise que les variations de l'usage de la voiture ne sont pas homogènes à l'échelle de l'agglomération : si cet usage diminue fortement en centre-ville, la voiture est et restera très employée en périphérie (ce qui, rétorquent des participants, est justement dû à l'insuffisance des transports en commun).

Demandes d'expertise complémentaire

En réaction notamment aux hypothèses présentées dans le dossier du débat, plusieurs acteurs ont adressé à la CPDP des demandes d'études ou d'expertises complémentaires. Pour la Commission, l'atelier thématique sur les solutions alternatives ou complémentaires (5 et 18 décembre) apportera de premiers éléments de réponse (y compris de la part du Grand Lyon) aux questions soulevées dans ces courriers. Ensuite, les éléments restant en suspens pourront fonder une demande plus précise qui pourra être soumise à la CNDP*, laquelle l'examinerait le cas échéant lors de sa séance du 9 janvier. En tout état de cause, l'expertise complémentaire ne peut pas entraîner une prolongation du débat supérieure à deux mois, ce qui implique de délimiter sa portée et son objet.

Solutions alternatives basées sur les transports en commun

Parmi les participants qui jugent insuffisamment développée l'analyse des transports en commun par le maître d'ouvrage, certains avancent des solutions alternatives au projet d'Anneau des Sciences. [1>L'une de ces solutions consisterait <1]en une ligne de tram-train (voie ferrée historique de Valvert à Beaunant puis ligne de tram plus au sud) : avec une fréquence de 5 minutes, ce mode emporterait 9 000 voyageurs par heure et par sens, soit deux fois plus que l'Anneau des Sciences. Le Sytral juge cette hypothèse fautive, sur la base des chiffres des lignes de métro (il faudrait une fréquence inférieure à la minute pour atteindre un tel nombre de voyageurs). En outre, pour le Grand Lyon, la demande dans l'Ouest Lyonnais n'est pas suffisante pour qu'un transport en commun lourd, et doté d'une fréquence inférieure à 15 minutes, soit financièrement pertinent. De manière générale, des participants contestent cette analyse du Grand Lyon : l'attractivité des transports en commun est indéniable pour peu que l'offre soit suffisante.

Un autre participant préconise la réhabilitation de la ceinture ferroviaire historique en vue de mettre en œuvre une [2>ligne ferroviaire circulaire<2]. Le maître d'ouvrage juge une telle solution extrêmement coûteuse en investissement et surtout en exploitation.

Insertion du projet dans une vision de développement métropolitain

Des intervenants ont présenté les politiques publiques globales dans lesquelles s'inscrit le projet du Grand Lyon. Pour le SEPAL, en charge du SCOT, Anneau des Sciences et schéma de cohérence territoriale sont indissociables : une remise en cause du projet d'Anneau des Sciences équivaldrait à une remise en cause du schéma. Approuvé en 2010, celui-ci vise un développement à la fois économique et résidentiel (+150 000 habitants prévus en 2030), [3>qui se veut équilibré et multipolaire. Pour cet intervenant, abandonner l'Anneau des Sciences entraînerait aussi un développement déséquilibré vers l'Est.<3]

Pour le SYTRAL, en charge du plan de déplacements urbains (PDU*), les transports dans l'agglomération relèvent d'une logique multimodale, devant articuler le mode routier (dont l'Anneau des Sciences, jugé nécessaire) avec les transports en commun. A ce titre, les bénéfices attendus de l'Anneau des Sciences doivent être envisagés au regard de ceux du Tronçon Nord du Périphérique sur le secteur de Vaise.

Les interventions ont également porté sur les risques technologiques et les contraintes induites (le projet se trouvant à proximité de zones à risque fort limitant voire interdisant les constructions nouvelles), ainsi que sur les objectifs du plan climat du Grand Lyon.

Trafic de transit et grand contournement de Lyon

Une partie des échanges a porté sur la question du transit. Des précisions ont pu être apportées sur des chiffres évoqués par le maître d'ouvrage. Ainsi, si le tunnel e Fourvière voit passer 10% de trafic de transit en heure de pointe, cette part monte à 15 voire 20% sur une journée entière. Au total, d'après le Grand Lyon, 50 000 véhicules transitent par l'agglomération chaque jour : 20 000 sur l'axe A6/A7, 25 000 sur la rocade Est, 5 000 sur le boulevard Laurent-Bonnevay.

Un représentant de l'État précise la procédure de déclassement de l'A6/A7. La perte du statut autoroutier nécessiterait un décret. Il resterait ensuite à transférer la propriété de l'ouvrage au Grand Lyon : pour cela, l'État vérifiera que l'ensemble des fonctions nationales et internationales de l'axe restent assurées. Pour cela, il serait possible que l'État demande au Grand Lyon que l'Anneau des Sciences puisse exceptionnellement être sollicité pour le trafic de transit. En fonction des besoins, le grand contournement pourrait également être réalisé. Le Grand Lyon conteste ce raisonnement, au sens où il conditionne au contraire la réalisation de l'Anneau des Sciences – dont il rappelle la vocation exclusive au trafic local – à une décision préalable de l'État sur le grand contournement.

Des participants s'enquièreent des mesures permettant de réserver réellement l'Anneau des Sciences au trafic local. Le maître d'ouvrage évoque notamment la possibilité d'instaurer un [4>péage dissuasif <4]pour le trafic de transit.

Enfin, l'exclusion du trafic de transit du projet d'Anneau des Sciences explique, selon le maître d'ouvrage, que le scénario « rocade » ne soit pas privilégié, au sens où il risquerait d'attirer plus fortement ce trafic indésirable (à ce propos, le Conseil général rappelle sa préférence également accordée au scénario court).

Des questions particulières sur la Saulaie

Bien qu'il s'agisse d'une réunion d'ordre général, plusieurs interventions ont porté sur le secteur de la Saulaie. La concentration de plusieurs projets sur ce secteur d'une douzaine

d'hectares conduit certains acteurs à s'inquiéter de l'emprise foncière de l'échangeur prévu dans le projet d'Anneau des Sciences.

Pour le Grand Lyon, cette contrainte explique la prévision d'un demi-échangeur au lieu d'un échangeur complet, soit une emprise de 1,6 ha au lieu de 4 ha. Les voyageurs accèderaient à la Saulaie depuis le Nord par l'Anneau des Sciences, et depuis l'Est par un pont urbain à créer, reliant ce secteur à Gerland.

Ces éléments suscitent des inquiétudes de deux ordres :

- d'une part sur les caractéristiques de l'échangeur, situé à proximité d'une traversée sous-fluviale profonde de 25m. Le Grand Lyon convient de la complexité technique de ce sujet, qui nécessitera des solutions relativement coûteuses (semi-enterrement de l'échangeur) ;
- d'autre part sur l'accès à l'échangeur depuis les voiries de Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval. Certaines supportent actuellement des trafics de 17 000 véhicules par jour : est-il pertinent de les surcharger encore par des véhicules voulant accéder à l'Anneau des Sciences, jusqu'à y porter le trafic à 30 000 véhicules/j ? Des participants s'enquièrent par ailleurs du volume de trafic sur le pont urbain qui serait créé.

Bilan carbone et pollution

Enfin, des questions diverses ont porté sur la Saulaie mais aussi d'un point de vue général, sur les émissions de polluants générées par le projet. Sa construction émettrait 500 000 tonnes de CO₂, ce que le maître d'ouvrage estime modéré d'une part au regard du bilan global du territoire, d'autre part au regard des effets bénéfiques attendus du projet. Au contraire, estiment d'autres participants, l'existence même d'une infrastructure routière supplémentaire est un facteur d'aggravation.

Les émissions de fumées suscitent l'inquiétude de certains participants. Les techniques de traitement sont encore à l'état d'ébauche et ne sont pas actuellement satisfaisantes, annonce le Grand Lyon, pour qui les progrès techniques en cours autorisent une certaine confiance à l'horizon de réalisation du projet.

[1]

Le tout transport en commun est un mythe
par Loïc Graber (Lyon 7) le 11 décembre 2012 à 12:16

Même si l'ensemble du budget d'investissement de l'anneau des sciences (accessoirement financé par un péage) était mis dans les transports en communs (tous modes), le maillage du sud ouest lyonnais ne serait jamais aussi dense qu'en centre ville. La voiture restera donc privilégiée pour une large majorité d'habitants de ces territoires. Quant à disposer d'une ligne structurante pour relier le sud ouest au centre ville, elle est déjà présente : c'est la ligne B du métro. Fin 2013 elle rejoindra Oullins et son prolongement jusqu'aux hopitaux sud est prévu dans le prochain plan d'investissement du Sytral. L'obligation de changer de mode de transport (voiture + TC) se fait toujours en défaveur des transports en commun. Si certains rêvent de supprimer la voiture, le projet Anneau des science s'inscrit dans la réalité combinant transports collectifs et maîtrise du développement de la voiture.

[2]

REAL circulaire

par François Pillard (Chaponost) le 13 décembre 2012 à 15:50

Je ne crois pas une seconde qu'on investira facilement dans des tronçons ferrés complémentaires tous seuls. Mais je crois que si l'anneau voit le jour, il serait dommage de ne pas s'en servir pour boucler autant que possible le réseau tram-train : exemple la ligne Brignais-Francheville pourrait se raccorder à Beaunant et en roulant sur l'anneau relier tout l'ouest aux hôpitaux, à la Saulaie (ligne Perrache-Givors), et passer facilement Rive gauche. Et ça, ce serait efficace.

[3]

Le SCOT ne prévoit pas de développement équilibré

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:31

Sur la production de logements prévue au SCOT (DOG p.45), soit 150000, 60000 sont au centre, 37000 à l'Est, 23000 au sud, 17500 à l'ouest, 12500 au nord. La géographie ne peut être gommée si facilement. Le quartier de la Soie avec 40 hectares et 2500 logements sera plus importants que Confluence.

[4]

Péage nécessaire

par François Pillard (Chaponost) le 13 décembre 2012 à 15:54

Je crois que le péage urbain deviendra nécessaire, non seulement sur l'anneau, mais surtout en ville. Mais sa réalisation me paraît subordonnée à la mise au point d'une perception automatique fonction des kms parcourus (bornes transpondeuses? GPS?) avec affichage dans le véhicule du montant cumulé de facturation. Le porte-monnaie, c'est ce qu'il y a de plus efficace, si on le rend conscient !