



CAHIER D'ACTEUR n°16

Alternatives à l'Anneau des Sciences : vers une mobilité plus durable

Groupe « Pour une alternative au TOP »

Dans le cadre de leur enseignement spécialisé en urbanisme et en transport, plusieurs équipes d'élèves-ingénieurs de 3^e année de l'ENTPE ont été chargées d'élaborer une contribution au débat public sur le projet « d'Anneau des Sciences », le tronçon Ouest du périphérique lyonnais. Huit contributions thématiques ont ainsi été rédigées tandis qu'un 9^e groupe d'étudiants organisait, en collaboration avec la CPDP, une séance de « débat public des jeunes ». C'est l'une de ces contributions que vous découvrez ici.

Les analyses et opinions développées sont la production originale des étudiants. Elles n'engagent ni leurs enseignants, ni l'ENTPE.

Notre groupe « Pour une alternative au TOP » a souhaité s'interroger sur le bien-fondé de la solution « voiture » en termes de nuisances, d'urbanisme et de mode de vie face au projet de la nouvelle infrastructure routière que constitue l'Anneau des Sciences.

Contact :

renaud.bayle@entpe.fr

À l'horizon 2030, la mobilité de l'agglomération lyonnaise passe par le développement de transports collectifs innovants

Les enjeux de développement durable qui nous préoccupent aujourd'hui, mais aussi pour l'avenir, nous font douter de la pertinence d'une infrastructure routière.

Comment peut-on imaginer une infrastructure routière payante sans fragiliser les populations qui s'installent en périphérie pour pouvoir accéder à la propriété ? Ces populations, aux revenus moyens, représentent presque la moitié de la population locale de l'aire urbaine lyonnaise*. Il convient donc d'organiser les transports dans les banlieues afin d'améliorer leur mobilité.

Comment promouvoir une infrastructure routière qui encourage l'utilisation de la voiture et qui ignore les problèmes de pollution et de stationnement, alors même que la France s'est fixée l'objectif de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ?

Ayant relevé que certains des aspects de l'Anneau des Sciences sont en contradiction avec le développement durable de la mobilité à Lyon, nous avons analysé la demande de mobilité dans l'Ouest lyonnais, afin de pouvoir proposer une alternative globale au TOP - Anneau des Sciences.



* Source : Enquête Ménages-Déplacements 2006

Le TOP est-il vraiment cohérent avec la ville que nous souhaitons ?

DES OBJECTIFS PARTAGÉS

Les objectifs annoncés par le Grand Lyon sont louables : requalifier l'A6/A7, améliorer le cadre de vie en faisant disparaître les voitures (sous terre), mettre en réseau les sites universitaires, ...

UN PRINCIPE À REVOIR

Mais cette nouvelle infrastructure routière ne pourra qu'inciter à l'usage de la voiture (à moins qu'elle ne serve pas à grand monde si le péage est trop élevé). Avoir plus de voitures empêchera l'accomplissement des objectifs du TOP : comment soulager, relier, rendre accessible si les entrées du TOP sont congestionnées, de même que les voiries en permettant l'accès ?

➡ Un projet d'agglomération ou un agglomérat d'opportunités locales ?

À Ecully, la mairie est peu mobilisée car les inconvénients du TOP ne concernent pas la commune. Les échangeurs sont loin des habitations. Et la couverture du boulevard de Valvert, attendue depuis longtemps, fait partie du projet TOP.

À Oullins, le quartier de la Saulaie est directement visé par un échangeur. Le maire propose un tracé plus long, plus logique pour lui, mais surtout qui ne passe pas sur sa commune.

Chacun y voit son intérêt personnel.

BEAUCOUP D'INCONVÉNIENTS...

De même, si l'usage de la voiture est favorisé, la pollution de l'air, les nuisances sonores ne diminueront pas. Les préconisations du SCoT de l'agglomération lyonnaise en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'une urbanisation multipolaire et non diffuse ne pourront être tenues.

... POUR UN MODE DE DÉPLACEMENT ONÉREUX

Et le coût des déplacements pour les ménages à moyens ou bas revenus s'en trouvera encore augmenté.

➡ Une alternative « Transports collectifs » trop vite écartée

La méthode utilisée par le maître d'ouvrage pour rejeter la solution « Tout Transports collectifs »** nous paraît contestable. En effet, le raisonnement sommaire réalisé par le Grand Lyon repose sur des analogies avec les lignes existantes du réseau. Pourtant, seul un modèle multimodal permettrait de justifier solidement la pertinence d'une alternative en transports en commun.

De plus, le scénario « Tout Transports collectifs » ne s'insère pas dans une politique globale de déplacements au sein de l'agglomération lyonnaise. Cette étude ne prend pas en compte l'impact que peuvent avoir des mesures de restriction de l'usage de la voiture et du stationnement en ville.

EN CONCLUSION

La logique de pensée de l'aménagement en termes de flux de voitures et de capacités routières appartient au passé. Au vu du contexte actuel, marqué par la crise économique et l'augmentation continue des prix du pétrole, nous devons repenser notre mobilité. En raisonnant à l'horizon 2030, nous ne pouvons pas privilégier l'implantation d'une infrastructure routière de grande envergure, telle que l'Anneau des Sciences, qui favorise l'usage de la voiture particulière, véritable pivot de notre mobilité à l'heure actuelle. Changeons donc de vision, et choisissons un modèle nous permettant d'améliorer la qualité de vie de tous les lyonnais de façon durable. Nous avançons donc une solution, certes à vocation de desserte urbaine et améliorant les conditions de déplacements quotidiens, mais conçue pour réduire la dépendance de l'agglomération et de ses habitants vis-à-vis de la voiture. Pour cela, demandons-nous en premier lieu quelle est la demande de déplacements.

** Étude du Grand Lyon : Analyse des hypothèses en transports collectifs sans infrastructure routière majeure

Une demande de transport essentiellement interne à l'Ouest lyonnais

Pour caractériser la demande de transport dans les communes de l'Ouest lyonnais, nous avons exploité les données produites par le recensement de la population en 2006 (INSEE), en particulier le fichier détaillé par actif intitulé « MOBPRO - Mobilités professionnelles des individus : déplacements commune de résidence / commune de travail ».

DÉFINITION DE NOTRE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : L'OUEST LYONNAIS

La première étape de notre travail a été d'établir un zonage de l'aire urbaine lyonnaise, afin de pouvoir étudier au mieux les déplacements structurants de l'agglomération. Notre zone d'étude a été l'Ouest lyonnais. Nous avons isolé douze communes de ce secteur. Pour les choisir, notre réflexion s'est basée sur les critères suivants :

- Ces villes vont être directement impactées par l'Anneau des Sciences, l'infrastructure traversant une partie de ces communes.
- L'ensemble de ce secteur n'est actuellement pas desservi par une infrastructure routière majeure, de type périphérique ou par une desserte lourde en transports en commun.
- Il existe une relative continuité topographique entre ces différentes communes et arrondissements.

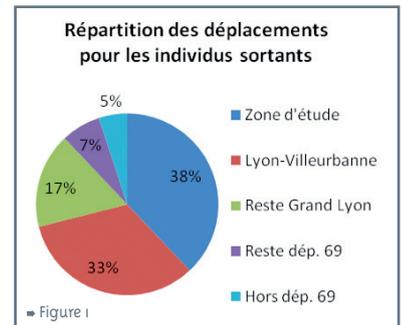
Nous avons étudié les mouvements entrant et sortant de cette zone par rapport au reste du territoire, que nous avons découpé en quatre grandes zones :

- Le centre historique, c'est-à-dire Lyon-Villeurbanne,
- Les communes du Grand Lyon, hormis celles appartenant au secteur Ouest,
- Le reste du département du Rhône,
- Une zone « Hors département du Rhône ».

PRÉSENTATION DES DÉPLACEMENTS SORTANTS

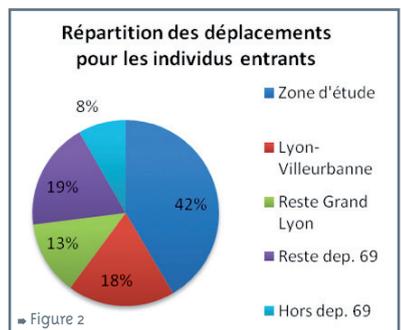
Pour ce qui est des individus sortant de notre zone d'étude, l'analyse des données montre la répartition ci-contre pour les flux de déplacements domicile-travail (voir figure 1).

On remarque que plus de deux personnes sur trois effectuent soit des déplacements internes à la zone d'étude, soit des déplacements en direction de Lyon-Villeurbanne.



PRÉSENTATION DES DÉPLACEMENTS ENTRANTS

Concernant les personnes qui travaillent dans notre zone d'étude, nous avons étudié la provenance de ces actifs. Le premier constat est le même que pour la partie précédente : la plus forte demande de déplacement provient des habitants même de l'Ouest lyonnais qui travaillent dans la zone. Le graphique suivant récapitule nos résultats (voir figure 2). Plus de 40 % des déplacements sont internes à la zone et 20% émanent directement du centre de l'agglomération. La demande secondaire se fait plus de façon radiale (échanges entre les différentes couronnes de l'agglomération et le centre) qu'en rocade.

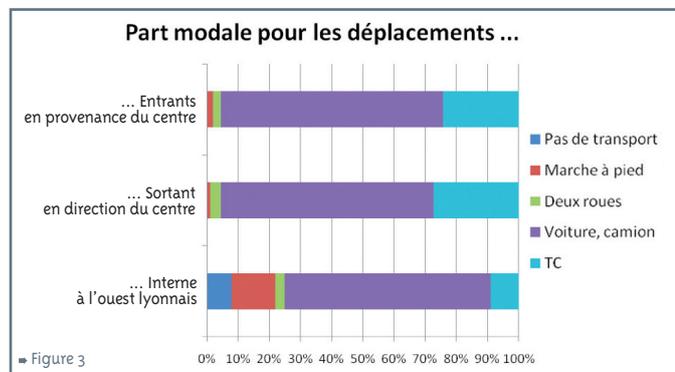


RÉPARTITION MODALE

Pour cerner plus précisément la demande de transport de notre zone d'étude, nous avons également travaillé sur les différents modes utilisés par les individus.

L'histogramme suivant (voir figure 3) montre les résultats obtenus pour les deux déplacements principaux, d'une part ceux internes à la zone d'étude et d'autre part ceux tournés vers Lyon-Villeurbanne.

La répartition modale des déplacements internes dévoile que l'utilisation des TC est assez faible (moins de 10 % des cas). Il semble donc exister à ce niveau un fort potentiel de développement. De manière analogue, on note un potentiel de report modal vers les TC en direction de Lyon-Villeurbanne. Même si la part modale des transports collectifs est déjà importante sur cet axe (proche de 30 %), gagner encore quelques parts sur la voiture semble possible, notamment en mettant en place des axes radiaux forts de TC.



LIMITES DE NOTRE ÉTUDE

L'étude précédente comporte néanmoins quelques limites, les deux principales étant les suivantes :

- le zonage que nous avons retenu peut paraître assez simple et reste discutable
- les données INSEE utilisées ne concernent que les déplacements domicile-travail, que nous avons considérés comme les déplacements structurants. Mais il y a nécessairement certains phénomènes qui ne sont pas pris en compte avec cette hypothèse.

Conclusion



L'Ouest est un secteur vallonné délaissé des transports en commun depuis trop longtemps. Proposer une solution multimodale pour résoudre les problèmes de trafic aussi bien dans l'Ouest qu'à Lyon est indispensable, mais faut-il vraiment y intégrer une infrastructure routière ?

Nous défendons une vision globale comme alternative à ce projet qui encourage l'usage de l'automobile. Une vision qui permettra les déplacements internes et radiaux, qui encouragera les habitants à abandonner leurs voitures et qui permettra le déclassement de l'A6/A7.

Cette solution s'appuie sur les propositions suivantes:

- Un axe de transport radial fort, via le prolongement du métro A de Perrache à Alai****,
- Un transport de rocade fort : la mise en place d'un transport de proximité, l'Express Ouest Sud-Lyonnais***,
- Un renforcement du réseau ferroviaire,
- Un développement multipolaire,

- Une politique de stationnement contraignante et un encouragement à un développement multipolaire dans l'Ouest,
- Un péage cordon à Lyon (tout usager doit ainsi payer pour franchir la limite de la ville de Lyon).

Cette solution nécessite un engagement politique fort mais permettra une vision durable et globale. Un engagement plus fort serait la mise en place d'une carte multimodale : une carte que tous les habitants du Grand Lyon auraient, et dont le prix dépendrait du nombre de voitures particulières possédées et de leur ratio d'utilisation des transports en commun par rapport à leur utilisation de la voiture. Le péage urbain paraît plus facile à mettre en œuvre dans un futur proche et permettrait peut-être l'acceptation prochaine de cette carte.

Ainsi, à la solution routière du Grand Lyon, nous proposons une alternative en transports collectifs, qui permettrait à l'agglomération lyonnaise un futur durable.

*** Source : Propositions de l'association Lyon Métro Transports Publics