

L'ANNEAU DES SCIENCES

ETUDE DE CONTEXTE

GRANDLYON
communauté urbaine

SYNTHÈSE DU DOCUMENT

En vue de la saisine de la CNDP pour le projet de l'Anneau des Sciences, le Grand Lyon a fait réaliser une étude de contexte lors de laquelle 70 personnes ont été rencontrées afin qu'elles s'expriment sur le projet. Une analyse de la presse a également été réalisée sur une période allant de 1994 à 2011 ce qui représente un volume de plus de 400 articles. L'étude de contexte permet d'évaluer les enjeux et les thématiques sensibles du territoire, d'identifier les acteurs concernés par le projet, de recueillir les attentes des collectivités et des autres acteurs institutionnels et d'apprécier l'échelle du projet. Elle facilite ainsi l'introduction de certains thèmes dans le cahier des charges des études techniques. Elle permet également de déterminer qui associer au dialogue et de prendre la mesure des autres projets structurants pour les collectivités.

Les discours des acteurs interrogés étant encore marqués par le projet tel qu'il était conçu par le passé, l'ancien nom du projet, l'acronyme « TOP », et les expressions « tracé court » et « tracé long », sont encore employés par eux ; c'est pourquoi ils figurent dans cette étude, qui entend restituer les propos des personnes interrogées.

Les principaux enseignements de l'étude de contexte sont les suivants :

Diagnostic

Un réseau routier saturé

D'après les acteurs interrogés, Lyon est présenté comme un nœud du trafic régional, national et international de transit Nord/ Sud et Est/ Ouest. Le réseau routier n'est plus adapté aux besoins actuels et les acteurs parlent de « thrombose » du réseau notamment dans l'Ouest lyonnais. Des pénétrantes insuffisamment nombreuses et mal dimensionnées, un trafic pendulaire important, un fort taux de déplacement en voiture favorisent cette saturation du réseau. L'inaccessibilité de l'Ouest, la difficulté de déplacement entre le Nord et le Sud, un trafic de transit qui emprunte des voiries de centres bourgs de l'Ouest lyonnais et du Centre de l'agglomération pour éviter les contournements saturés (A 45, tunnel de Fourvière, A7) ne font qu'empirer une situation qualifiée de « catastrophique ».

Le déficit des transports en commun à l'Ouest

L'Ouest souffre d'un déficit des transports en commun par rapport au reste de l'agglomération ; la faible densité de ce territoire ne favorise pas un renforcement de l'offre et les performances des lignes en place sont péjorées par le trafic et la congestion des voiries. Les acteurs interrogés disent que l'agglomération est globalement bien dotée en matière de transports en commun avec de nombreux progrès observés ces dernières années. Une demande de renforcement de l'offre de transports collectifs s'exprime clairement (ferroviaire, tramway, BHNS).

Les scénarios

Le TOP est globalement jugé opportun et nécessaire et doit avoir pour objectif de désengorger l'Ouest et éviter le trafic en cœur d'agglomération. Certains acteurs estiment qu'une infrastructure routière n'est pas nécessaire. D'autres n'ont pas encore pris position et attendent d'avantage d'éléments pour se prononcer.

Le tracé court

C'est le tracé qui recueille la majorité des suffrages ; Il semble efficace pour capter les flux locaux et permettrait de séparer les flux locaux et les flux de transit. Il répondrait plus à une logique d'agglomération pour les acteurs interrogés. Le raccordement à l'Est et les difficultés techniques liées inquiètent un peu certains acteurs.

Le tracé long

Une majorité d'acteurs se prononce contre ce tracé car, selon eux, Il serait peu emprunté compte-tenu du détour, il pourrait créer une coupure urbaine, il servirait de contournement Ouest de l'agglomération et aurait surtout comme but de dévier les trafics de l'autoroute A6/ A7.

Certains acteurs se prononcent en faveur de ce tracé long car il permettrait de créer un cœur d'agglomération élargi aux territoires du Sud-Ouest et du Sud-Est, il permettrait d'orienter le trafic vers le boulevard urbain Sud et de limiter les entrées dans l'agglomération ; enfin pour ces partisans du tracé long, il devra inclure un raccordement de l'A45 entre St Genis Laval et Brignais, un barreau sous Irigny.

La demande d'une solution basée sur les transports en commun

Quelques opposants aux deux premières solutions (« des solutions du passé ») s'expriment contre toute nouvelle création d'infrastructure routière et plaident en faveur de l'amélioration des conditions de mobilité en développant les transports en commun. Ce projet s'appuierait sur un maillage des transports en commun (métro, tram-train, TER, élargissement de voies routières,...).

De nombreux acteurs jugent qu'une telle solution est peu crédible, voire irréaliste et qu'il faut laisser le choix du mode aux usagers. Toutefois ces opposants à une réponse basée sur les Transports en Commun (TC) sont unanimement favorables au développement des TC en couplant l'offre de TC à la réalisation de l'infrastructure. Cela se traduit notamment par une articulation fine de l'offre routière et des transports en commun autour des pôles d'échanges du TOP.

Certains acteurs ont demandé qu'une réponse « tout transports en commun » soit étudiée pour le débat public.

Les conditions de réalisation du projet

La conception de l'infrastructure

Le souhait des acteurs est que le TOP soit bien une infrastructure d'agglomération, c'est-à-dire qu'il doit être l'élément de base d'un système global, qu'il ne doit pas augmenter le nombre de voitures dans l'agglomération, que le trafic de transit ne doit pas l'emprunter, qu'il doit être enterré et ressembler plus à un boulevard urbain qu'à une autoroute. L'articulation de l'infrastructure avec les TC, les parcs relais et les échangeurs doit être particulièrement optimisée pour favoriser le report modal.

La requalification de l'A6/A7

Le TOP serait une occasion unique de « réparer les erreurs du passé » en déclassant l'A6/A7 au centre de l'agglomération et en permettant ainsi de développer les TC, les modes doux, de reconquérir les berges du Rhône.

Les questionnements liés au projet

> L'accroissement du trafic automobile

La crainte de générer du trafic supplémentaire est partagée par plusieurs acteurs car, pour eux, en fluidifiant la circulation, on facilite l'usage de la voiture.

> Le lien TOP / Contournement de l'agglomération

Le TOP et le trafic de transit sont deux thèmes intimement liés. Un contournement est une condition sine qua none à la réalisation du TOP pour la plupart des acteurs interrogés. Ils estiment que le TOP ne doit pas accueillir de trafic de transit national et européen.

Les acteurs interpellent l'Etat qui doit garder la responsabilité du trafic de transit, prendre position et assumer ses choix. Il faut, pour eux, retenir les leçons de la rocade Est qui a été conçue comme une voie de desserte locale et qui sert au transit.

> La prise en compte des nuisances environnementales

Malgré une certaine tranquillité quant à la prise en compte des impacts environnementaux, la qualité de l'air, la protection des habitants et de façon plus générale la santé publique sont des questions soulevées par les acteurs et les attentes en la matière restent fortes.

> Un projet d'avenir ?

L'horizon de la mise en service du TOP pose la question de la prospective en matière de déplacements: plusieurs acteurs s'interrogent sur les modes qui seront utilisés d'ici là, sur les changements dans le modèle sociétal et sur la structuration des déplacements dans l'agglomération.

Coût et financement du projet

Pour la plupart des acteurs, le financement doit être partagé entre le contribuable et l'utilisateur. La référence à TEO est souvent citée. Les acteurs n'ont pas d'idée précise du coût du TOP. Certains acteurs mettent en garde sur la préservation des financements pour des projets locaux. La question du financement est perçue comme fondamentale pour le débat public. D'autres options que le péage de zone devront être étudiés : péage urbain, vignette multimodale, ...

Le débat public

La majorité des acteurs pense que le débat public sera un débat houleux avec des associations sont déjà identifiées comme des opposants au projet. Il est souhaité que les citoyens puissent participer largement au débat public.

Le périmètre du débat n'est pas encore bien défini. En effet, le projet interroge l'avenir de l'agglomération lyonnaise; le débat dépasserait donc l'Ouest lyonnais et le Grand Lyon.

Il est attendu lors du débat public de la transparence, des données fiables. Un grand nombre d'acteurs a exprimé un besoin d'avoir des études à sa disposition afin de pouvoir donner un avis éclairé sur le projet. Les acteurs ont rappelé qu'il y a un réel besoin d'information sur le projet qui reste encore méconnu.