

Enseignements de l'audition publique du 05/02/2013



ENSEIGNEMENTS DE L'AUDITION PUBLIQUE 05/02/2013 Espace de l'Ouest Lyonnais

Environ 35 participants dans la salle

Fédération nationale des associations d'usagers des transports

L'association considère que la création de l'Anneau des Sciences induirait certes une amélioration sur l'Axe A6/A7 et sur certaines voiries de l'Ouest, mais au prix d'une congestion des voies d'accès aux 7 échangeurs de la nouvelle infrastructure (180 000 véhicules/jour selon ses estimations).

Pour l'association, la nouvelle infrastructure serait rapidement vouée à la saturation, selon le paradoxe de Downs-Thomson (si dans un premier temps la circulation est plus aisée, l'infrastructure devient alors attractive pour un plus grand nombre d'usagers, qui contribuent ainsi à la resaturer). En outre, le gain de temps permis par cette route nouvelle serait utilisé pour accroître la portée des déplacements, et non pour réduire la durée des trajets (loi de Zahavi), d'où une aggravation de l'étalement périurbain. En conséquence, l'association estime que l'Anneau des Sciences induirait une hausse de 30% du nombre de véhicules.kilomètres.

De plus, ce trafic induit apporterait selon la FNAUT une hausse des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, qui dépasserait largement les gains permis par les améliorations techniques apportées aux véhicules. Le secteur des Hôpitaux Sud connaîtrait notamment une exposition problématique au dioxyde d'azote (NO₂). hôpitaux Sud connaîtrait notamment une exposition problématique au dioxyde d'azote (NO₂).

L'association craint également que le projet ne concurrence les transports en commun, non seulement d'un point de vue écologique mais aussi au plan économique (pour elle, le Grand Lyon et le Département investissent 5 fois plus pour l'Anneau des Sciences que pour les transports collectifs), et social (la voiture est 5 à 10 fois plus chère que les transports collectifs pour l'utilisateur, avance-t-elle).

Pour la FNAUT, la première question que les pouvoirs publics devraient se poser concerne les moyens de réduire la part de la voiture dans l'Ouest lyonnais (87% aujourd'hui). L'association appelle ainsi à la mise en place du péage urbain, et au développement des transports en commun. Sur ce dernier point, elle conteste les arguments du maître d'ouvrage sur le manque d'attractivité des transports collectifs dans l'Ouest. La présence de nombreuses gares ferroviaires pourrait notamment être mieux exploitée par une réorganisation des lignes de bus, qui joueraient un rôle de rabattement vers le chemin de fer. En outre, l'association propose de compléter le réseau ferroviaire par une liaison Brignais –

Hôpitaux Sud (voire Oullins). Une billettique multimodale pourrait également être développée, ainsi qu'une meilleure information des usagers sur le coût réel de leur voiture.

Le maître d'ouvrage conteste l'analyse de la FNAUT selon laquelle son projet concurrencerait les transports en commun. Pour le Grand Lyon, l'objectif est de les articuler au mieux. Reporter le trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure plus performante est, pour le maître d'ouvrage, un objectif d'intérêt général. Cela nécessiterait cependant de traiter les impacts qui en résulteraient aux Hôpitaux Sud, confirme le Grand Lyon.

Concernant la proposition de développer les rabattements en bus vers les gares, le Grand Lyon se dit nuancé : dès lors que le parcours comporte plus de deux ruptures de charge, les usagers délaissent les transports collectifs pour se tourner vers la voiture.

Union des comités d'intérêts locaux

L'UCIL juge l'Anneau des Sciences et le grand contournement de transit indispensables à l'équilibre et au développement de la métropole lyonnaise. En effet, la pollution de l'hypercentre et l'enclavement de l'Ouest sont jugés insupportables.

Concernant la circulation de transit, l'association propose de prolonger l'A432 jusqu'à Reventin-Vaugris (à proximité de Vienne).

Pour ce qui est l'Anneau des Sciences, l'UCIL privilégie le tracé court, mais considère comme intéressante la partie Sud du tracé long, qui mériterait selon elle d'être examinée une fois le contournement de transit réalisé.

Cependant, si l'UCIL réclame à la fois l'Anneau des Sciences et le contournement de transit, elle craint que conditionner l'un à l'autre n'empêche toute progression de ces projets.

L'UCIL juge le péage nécessaire, pourvu que son montant soit réduit. Une répartition du financement pour moitié entre le contribuable et l'utilisateur lui paraît un bon compromis. La Rocade Est devrait selon elle rester gratuite, dans la mesure où elle joue un rôle important de desserte de l'agglomération, y compris pour les marchandises.

En matière de transports collectifs, l'association propose de développer une ligne de rocade interquartiers, et de faire circuler des bus sur la nouvelle infrastructure (dans la circulation générale ou sur une voie réservée). Elle insiste sur le besoin de parcs-relais, à Alaï et La Saulaie notamment.

Pour un participant, il est rarement pertinent de faire circuler une ligne express sur une autoroute urbaine, compte tenu du faible nombre de dessertes proposées.

Lyon Métro Transports Publics

L'association revient brièvement sur ses propositions alternatives : une liaison forte Perrache-Alaï (métro de préférence, ou chemin de fer) et une ligne de bus express de rocade (EOSL : Express Ouest-Sud Lyonnais).

Elle présente plus en détail la notion de carte multimodale, qu'elle souhaiterait voir appliquée aux transports lyonnais. L'utilisateur serait obligé d'acheter un titre de transport pour se déplacer, que ce soit en voiture ou par les transports en commun. Un tel système rapporterait selon LMTP plus d'argent que les recettes actuelles du Sytral. Il permettrait soit d'augmenter l'offre de transports en commun (un axe fortement préconisé par LMTP) soit de réduire leur prix. Enfin, le choix entre les modes de transports serait rééquilibré en faveur des transports collectifs.

L'association note enfin que le péage urbain lui semble acceptable à la condition qu'il ne conduise pas à la ségrégation sociale.

Pour LMTP, une telle carte pourrait être mise en place avant 2025.

Un participant propose que la carte multimodale prévoie une modulation des tarifs en fonction du mode de transport utilisé. Un autre suggère d'établir un péage sous Fourvière pour les véhicules extérieurs au département, ce qui semble cependant techniquement et juridiquement délicat.

Le Grand Lyon indique pour sa part étudier l'hypothèse selon laquelle le produit des péages de l'Anneau des Sciences serait utilisé pour financer une politique globale de transports. Pour le Sytral, les recettes que LMTP attend de la carte multimodale sont surévaluées, dans la mesure où la clientèle supplémentaire induite par ce système entraînerait un fort surcoût des transports en commun.

Déplacements citoyens

L'association approuve les projets de transports en commun présentés par le maître d'ouvrage, mais les juge insuffisants. Pour elle, plusieurs aménagements complémentaires seraient de nature à supprimer le besoin d'infrastructure routière nouvelle, pour un coût nettement inférieur au projet :

- mise à deux voies du tunnel ferroviaire des Deux-Amants ;
- consolidation de la ligne C20 Perrache-Francheville avec un site propre entre Perrache et Saint-Irénée (et la construction d'un pont sur la Saône) ;
- rocade TC en site propre entre Gorge-de-Loup (métro D) et Oullins (métro B) (qui serait certes parallèle au chemin de fer, mais proposerait une desserte plus fine) ;
- sites propres bus aménagés autant que possible.

Pour l'association, reporter les déplacements en voiture sur les transports en commun représente une économie d'espace importante. Ainsi, un bus express sous Fourvière remplacerait selon elle 30 voitures, soit l'équivalent d'une file d'1,3 km de voitures économisée.

Déplacements Citoyens qualifie également l'Anneau des Sciences de « *gouffre financier* », qui conduirait à un très fort endettement du Grand Lyon et du Conseil général. La construction d'une infrastructure nouvelle lui paraît également représenter un non-sens énergétique.

Le Grand Lyon déclare que son investissement dans les transports collectifs est déjà très élevé. Concernant les 800 millions d'euros que représenterait l'investissement dans les projets de transports en commun accompagnant l'Anneau des Sciences, le maître d'ouvrage précise que cette somme serait intégrée à la programmation pluriannuelle des investissements du Sytral pendant les deux prochains mandats.

Sauvegarde de la Vallée de Francheville

L'association juge possible de requalifier l'A6/A7 et d'améliorer les déplacements dans l'Ouest sans réaliser l'Anneau des Sciences. Pour elle, les origines et destinations des usagers de l'A6/A7 concernent à 65% le centre de l'agglomération, un chiffre qu'elle juge en outre sous-estimé. Par conséquent, un report modal sur les transports en commun lui paraît possible, dans des proportions plus fortes que ce qu'estime le Grand Lyon.

Il lui semble nécessaire de définir un plan de vitesses qui dissuade le transit en centre-ville, et de mettre en place un péage-cordon aux portes de l'agglomération. La signalisation aux échangeurs doit selon elle être mieux adaptée, pour inciter les usagers à emprunter les voies de contournement. Pour le représentant de l'État, si ces pistes de réflexion sont intéressantes, il n'en demeure pas moins difficile d'amener les usagers à parcourir une distance supplémentaire.

L'association partage la proposition d'un axe TC lourd Perrache-Alaï (métro A, tram T2 ou tram-train), qui desservirait des secteurs plus denses que ceux d'Oullins et des Hôpitaux Sud, où le métro sera pourtant prolongé.

Elle soutient aussi l'utilité de rabattements en transports collectifs efficaces vers les stations de métro. Enfin, elle reproche au Grand Lyon de n'avoir pris en compte que des hypothèses basées sur une hausse de la mobilité tous modes, alors qu'une stabilité peut tout aussi bien être envisagée.

Stop au TOP

Le collectif précise que le déclassement de l'A6/A7 ne nécessite pas la construction d'un nouveau contournement de transit, mais « seulement » la préservation de la continuité autoroutière existante. Or, l'A432 permet une telle continuité. Pour Stop au Top, le déclassement de l'A6/A7 semble possible immédiatement.

Il revient ensuite sur les données du maître d'ouvrage en matière de transports en commun, soulignant ce qu'il considère comme des contradictions entre les prévisions de fréquentation sur le prolongement du métro à Oullins d'une part, et la proposition portée par le collectif d'autre part (qui seraient surestimées dans le premier cas par rapport au second).

Pour Stop au Top, les usagers de l'Ouest se rendant dans le centre passent actuellement par Fourvière au nord, Pierre-Bénite au sud. Or, avec l'Anneau des Sciences, ils continueraient selon lui à se rendre au nord vers l'A6, au sud vers l'A75 : la congestion ne devrait donc pas diminuer.

Le collectif conteste également l'absence de trafic induit évoquée par le maître d'ouvrage. Il se base sur la capacité du tunnel de Fourvière (2x2 voies), qu'il juge de ce point de vue « dimensionnante » pour l'ensemble de l'axe. De ce fait, estime-t-il, le maître d'ouvrage ne peut pas réellement arguer d'une réduction de capacité sur l'A6/A7. En outre, le collectif maintient que, selon lui, l'Anneau des Sciences produira à la fois une hausse du trafic et un accroissement des distances parcourues.

Stop au Top nuance enfin le coût des transports en commun. Leur développement récent a été financé avant tout par la hausse des recettes due à l'augmentation de la clientèle, ainsi que par la hausse du versement transport payé par les entreprises. Dans le même temps, poursuit-il, la participation des collectivités est restée inchangée (à euros constants). Pour le collectif, sa proposition de « RER lyonnais » représente une extension du réseau au-delà du périmètre des transports urbains. Cela permettrait un élargissement de la clientèle, mais aussi la participation de nouveaux financeurs (dont la Région).

Le collectif demande enfin des précisions sur les chiffres de trafic présentés par le maître d'ouvrage.

