

Enseignements de la réunion organisée par les étudiants de l'ENTPE



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION ORGANISEE PAR LES ETUDIANTS DE L'ENTPE Université Catholique de Lyon 5 février 2013

NB : Cette réunion, intitulée « débat public des jeunes », était organisée par les étudiants de l'ENTPE dans le cadre des travaux qu'ils mènent au sujet de l'Anneau des Sciences et du débat public (plus de détails sur le site du débat : <http://www.debatpublic-anneau-top.org/fil-du-debat/participation-jeunes.html>).

Soutenant les initiatives des étudiants, la CPDP était présente à cette réunion et en tire les enseignements suivants. Pour chaque groupe de travail thématique, les étudiants ont présenté leurs réflexions avant de débattre avec la salle et le maître d'ouvrage. Les intitulés ci-dessous sont ceux des groupes de travail thématiques.

La ville de demain, avec ou sans voitures ?

Pour ce groupe d'étudiants, le projet d'Anneau des Sciences, facilitant la circulation automobile, n'est pas compatible avec les objectifs du SCoT (urbanisation multipolaire, sobriété énergétique, réduction des gaz à effet de serre). Pour eux, construire une infrastructure routière ne peut que limiter le report modal. Ils doutent de l'influence du projet sur le développement économique : l'Anneau des Sciences servirait davantage « un agglomérat d'opportunités locales » qu'un projet économique coordonné. Ils reprochent enfin au maître d'ouvrage l'utilisation de modèles différents pour comparer les scénarios basés sur la réalisation du projet (modèle CUBE) et ceux basés sur des hypothèses de développement massif des transports en commun (modèle développé par Egis).

Sur la base de cette analyse, les étudiants ont recherché des solutions alternatives au projet. Ils considèrent, s'appuyant sur les chiffres de l'INSEE, que les 2/3 de la demande de transports dans l'Ouest lyonnais concernent soit des déplacements internes à l'Ouest, soit des trajets de ou vers le centre Lyon-Villeurbanne. Dès lors, des transports en commun lourds se justifient : ils proposent ainsi de reprendre la solution alternative proposée par certains acteurs du débat, combinant une ligne de métro Perrache-Alaï et une ligne de rocade par bus express.

Pour que de telles lignes fonctionnent, les étudiants insistent sur la nécessité de les intégrer à une politique globale combinant un péage-cordon à l'entrée de Lyon, un développement du réseau ferroviaire, de fortes contraintes sur le stationnement dans l'Ouest et une extension du réseau Vélo'v.

Un participant critique le choix d'un développement concentré à la Part-Dieu, alors que le secteur de l'aéroport Saint-Exupéry pourrait accueillir des activités d'affaires. Pour le Grand Lyon, ce choix est en effet assumé dans le SCoT : il s'agit de développer la ville « à enveloppe urbaine constante ». Un autre participant s'interroge sur la faisabilité d'un métro Perrache-Alaï compte tenu de la fragilité géologique de la colline.

Pour le Grand Lyon, il est pertinent d'investir dans les transports en commun en priorité dans les corridors où ils peuvent jouer leur rôle de transport de masse, ce qui n'est pas le cas des propositions alternatives citées. Pour autant, répondent les étudiants, l'Ouest comporte des densités de population supérieures à certains secteurs de l'Est pourtant desservis par des lignes fortes (le tramway T3 à Meyzieu par exemple). Une participante estime également que des progrès restent à accomplir sur l'amélioration des transports en commun existants.

Concernant les modèles utilisés, le Grand Lyon déclare au contraire avoir utilisé les modèles existants au meilleur de leurs possibilités. Les recoupements des différents modèles donnent selon lui des résultats cohérents.

Pour un participant, se priver résolument de routes supplémentaires serait le meilleur moyen de réfléchir à des solutions innovantes en matière de déplacements. Pour le groupe d'étudiants, la place de la voiture résulte bien de choix politiques.

Se déplacer, oui mais à quel prix ?

Ce groupe d'étudiants s'est penché sur les questions de tarification. Pour eux, ce domaine associe trois axes de réflexion : l'adéquation entre recettes et politiques urbaines, la nécessité de stratégies socialement équitables, le besoin de repenser la place de la voiture en ville.

Alors que les péages actuels mis en place sur le territoire du Grand Lyon s'échelonnent de 0,2 à 0,4 €/km, les étudiants proposent de travailler davantage l'équité sociale, notamment par une tarification différenciée selon les revenus (ce qui laisse entière la question du transit et des objectifs environnementaux). Ils proposent la mise en place d'un péage, devant évoluer à terme vers un péage de zone (afin de diminuer l'usage global de la voiture, y compris pour les trajets à l'intérieur du centre-ville). Celui-ci serait instauré dans le périmètre délimité par le périphérique, ce qui impliquerait un développement accru des transports collectifs.

Pour eux, les citoyens sont en droit d'exiger un certain nombre d'éléments en matière de péages :

- une proposition lisible (communication simple, espaces d'expression) ;
- une évolution cohérente et sans surprise (évolutions annoncées au préalable, relative stabilité, redistribution des recettes adaptée aux politiques urbaines).

Compte tenu de sa complexité, le péage urbain est pour eux un chantier à entreprendre le plus rapidement possible.

Pour un participant, ce type de travaux doit s'accompagner d'une réflexion sur le périmètre du péage. Il est important que les habitants de la périphérie les plus vulnérables, entre le Beaujolais et la plaine de l'Ain par exemple, ne soient pas exclus de l'accès au centre-ville.

Pour le Grand Lyon, en matière de tarification, toutes les hypothèses possibles sont encore envisageables à ce stade du projet.

Innovation et développement économique

Ces étudiants signalent qu'à partir des années 2000, le lien entre proximité géographique et innovation s'est trouvé remis en question, notamment avec l'essor des nouveaux moyens de communication. Si des retombées économiques sont mesurables dans le cadre de projets conduits sur une échelle géographique restreinte (par exemple les campus de Grenoble), ces retombées leur paraissent beaucoup moins évidentes dans le cas de l'Anneau des Sciences. Pour eux, l'Anneau des Sciences ne devrait guère modifier les relations entre le monde économique et celui de la recherche : lorsque ces acteurs ont jugé des partenariats nécessaires, ils les ont mis en place sans attendre de nouvelles infrastructures. Ces étudiants rappellent que la collectivité dispose d'autres moyens pour favoriser le développement économique, par exemple les mesures d'encouragement à l'installation de nouvelles entreprises (fiscalité locale, subventions...).

Surtout, ces étudiants jugent nécessaire d'analyser avec un certain recul le lien entre infrastructure de transport et développement économique, qui leur semble trop souvent considéré comme un fait acquis et leur paraît insuffisamment remis en question.

Un représentant du monde économique nuance cette analyse : le besoin de proximité géographique est réel pour les entreprises lyonnaises. 90 % d'entre elles sont des PME, qui pour beaucoup éprouvent la nécessité de se fédérer en « clusters ».

Impacts sur la qualité de l'air

Pour ce groupe d'étudiants, le projet ne peut que contribuer à un usage accru de la voiture (circulation facilitée, incitation à parcourir plus de distances pour un même temps de trajet). Par conséquent, ils doutent que l'Anneau des Sciences puisse se prévaloir d'un impact neutre, aussi bien sur la pollution que sur l'effet de serre. Ils s'inquiètent notamment d'une hausse de la pollution dans le secteur des Hôpitaux Sud.

Hôpitaux Sud (ce qui est appuyé par un autre participant), et soulignent que les techniques actuelles de dépollution des fumées aux sorties de tunnels sont chères et peu efficaces.

Pour eux, il serait nécessaire que le maître d'ouvrage modélise l'impact sur la pollution et l'effet de serre d'un scénario « tout-transports en commun », au même titre que les études réalisées à propos des scénarios routiers. Selon ces étudiants, une politique ambitieuse de réduction de l'usage de la voiture (limitation du stationnement, développement des zones piétonnes, renforcement des transports en commun) serait de nature à diminuer la part de la voiture de -12 % à -40 %.

Le Grand Lyon conteste l'idée selon laquelle son projet induirait du trafic, les capacités induites par la nouvelle infrastructure (8 000 à 12 000 véhicules/h) étant plus que compensées par les capacités supprimées sur les voiries actuelles (9 400 à 13 000 véhicules/h). En outre, le projet ne propose pas de gains de temps significatifs et s'accompagne de péages et du développement des transports collectifs. Les étudiants se disent peu convaincus : d'une part, l'absence de trafic induit ne leur paraît pas évidente ; d'autre part, que le trafic s'accroisse ou non, le projet se traduirait dans tous les cas selon eux par une hausse des distances parcourues et une périurbanisation accélérée.

Concernant les tunnels, le maître d'ouvrage admet l'inefficacité des techniques actuelles mais se dit optimiste quant au développement futur de techniques performantes. En outre, le parc automobile évoluera vers un matériel plus propre. Quant aux échangeurs, des études fines sur la dispersion des pollutions seront conduites.

Un participant rappelle que l'Est souffre actuellement d'un sérieux problème de pollution, au même titre que le centre-ville. Or, si dans ce dernier cas le maître d'ouvrage prévoit la

requalification de l'A6/A7, ce participant s'enquiert des mesures prévues pour l'Est, dans un souci d'équité. Pour le Grand Lyon, si le trafic sur Laurent-Bonnevay n'est pas appelé à diminuer, des réflexions sont à l'œuvre pour améliorer la situation (couverture de certains secteurs). Il rappelle que cet axe aujourd'hui départemental intégrera les compétences du Grand Lyon à la création de l'entité métropolitaine. Pour autant, des mesures de l'État sont aussi demandées. Alors que le Grand Lyon fait partie du programme expérimental de création des ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air), l'agglomération attend de l'État qu'il définisse des mesures d'accompagnement destinées à compenser l'impact social de la lutte contre la pollution (interdiction des véhicules anciens).

Un participant s'interroge sur la circulation des poids-lourds. Pour le Grand Lyon, la circulation des camions sur l'Anneau des Sciences n'est en effet pas à exclure, compte tenu des besoins de desserte locale (ce qui serait préférable à leur passage actuel sur la RD 342). En revanche, la circulation des poids-lourds en transit est à éviter, grâce notamment à une hiérarchisation cohérente des réseaux.