

Enseignements de la réunion territoriale "Entrée Sud-Ouest de Lyon", 17/01/2013



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION TERRITORIALE Entrée Sud-Ouest de Lyon 17/01/2013 - Hôpitaux Sud

Environ 400 participants dans la salle et 165 participants en ligne
NB : les astérisques renvoient au glossaire

Les enjeux locaux en bref, selon le maître d'ouvrage

Pour une présentation détaillée, se reporter à la présentation du Grand Lyon sur le site du débat (archives de la réunion).

Dans le secteur Sud-Ouest de Lyon, le projet compte trois « portes » : Beaunant, les Hôpitaux, La Saulaie.

Les Hôpitaux sont un site à mauvaise accessibilité mais constituant néanmoins un pôle majeur d'innovation, à fort potentiel de développement. Le site deviendrait également un pôle d'échange d'importance (Anneau des Sciences, métro B, parcs-relais).

Beaunant est un site comportant des éléments d'intérêt patrimonial, paysager ou écologique. La vocation agricole du territoire est à préserver et le rôle de vitrine économique de la RD342 doit être affirmé. Cet axe serait requalifié pour atténuer notamment son effet de coupure actuel. L'échangeur serait placé au Sud du territoire, où la topographie est la plus favorable.

La Saulaie est également considérée comme un site à fort potentiel, du fait notamment de la présence de 15 ha de friches industrielles (surtout ferroviaires). Son attractivité et son accessibilité doivent être améliorées, ce qui permettrait également une rénovation de l'habitat. La relation au Rhône et les liaisons avec l'autre rive sont à travailler. L'A7 et la RD15 compteraient parmi les principales voiries requalifiées.

Crainte des impacts du tracé court sur les voiries des centres-villes

Plusieurs participants remettent en cause le projet dans la version « Anneau des Sciences » privilégiée par le maître d'ouvrage. Plusieurs d'entre eux rappellent que les communes du secteur concerné par la réunion, notamment Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Oullins, souffrent actuellement du fort trafic automobile, à la fois du fait de la congestion des voiries locales mais aussi de la présence de multiples infrastructures autoroutières.

Pour le maître d'ouvrage, la congestion actuelle des centres-villes de ce secteur provient entre autres de la saturation de l'A450 : en cherchant à éviter les bouchons, les automobilistes « percolent » par les voiries urbaines et lesaturent à leur tour. Le projet permettrait au

contraire de drainer les trafics vers l'Anneau des Sciences via une RD342 requalifiée. Au final, les voiries urbaines connaîtraient des baisses significatives de trafic (-5% à -35% selon les secteurs), au prix certes d'un apport de trafic à proximité des échangeurs, jugé modéré (20% au maximum).

Les opposants jugent inacceptables ces apports de trafics dans des zones qu'ils considèrent déjà saturées. Ils contestent également les bénéfices du projet sur les centres-villes. Ils jugent enfin que le projet contribuera à rajouter des trafics sur le boulevard Laurent Bonnevey. D'autres craignent que le projet n'apporte un surcroît de trafics depuis les Monts du Lyonnais et s'inquiètent des impacts sur les villages mitoyens.

Des participants ne partagent cependant pas ces craintes et expriment au contraire leurs attentes vis-à-vis du projet, qui permettrait selon eux de requalifier les voiries centrales en offrant davantage de place aux transports en commun. Certains estiment que le projet a été considérablement amélioré depuis le Boulevard Urbain Ouest d'il y a 30 ans puis le TOP des années 1990. Le maître d'ouvrage invoque certains exemples (Tronçon Nord du Périphérique notamment) dans lesquels, selon lui, la réalisation d'un périphérique a permis un réel progrès de la qualité de vie en centre-ville.

Crainte des impacts du projet sur la qualité de l'air

Certains participants s'inquiètent des impacts du projet sur la qualité de l'air. Pour eux, le caractère souterrain du projet ne signifie pas une absence d'impacts, puisque la pollution aérienne se diffuse par les cheminées d'aération et par les sorties. Plusieurs questions portent par conséquent sur le nombre et les emplacements de ces cheminées. Pour le maître d'ouvrage, le projet ne comportera pas forcément de cheminées : une ventilation longitudinale permettra l'évacuation des fumées par les têtes des tunnels. A ces emplacements, il sera nécessaire d'éviter la présence d'habitations dans un rayon de 100 à 150 mètres (au-delà de cette distance, la pollution est déjà diluée).

En matière d'impacts des tunnels, un participant s'inquiète des effets sur les conducteurs (monotonie, fatigue).

Ne pas requalifier l'A6/A7 au détriment d'autres territoires

Du fait des impacts qu'ils redoutent, des participants estiment que le projet permettrait une amélioration de la situation sur l'A6/A7 en reportant les nuisances (trafics, pollution, cadre de vie) sur leur territoire. Certains estiment que l'Anneau des Sciences représente une autoroute en milieu urbain dense, à l'image de l'A6/A7 en son temps. Pour certains participants au contraire, l'Anneau des Sciences viendrait au contraire supprimer une inégalité, puisque l'Ouest lyonnais souffre selon eux plus qu'ailleurs de la difficulté à se déplacer.

Pour le maître d'ouvrage, les impacts de l'A6/A7 actuelle et de l'anneau des Sciences ne peuvent pas être considérés comme similaires, dans la mesure où son projet, enterré, permettrait une requalification urbaine et paysagère en surface, limiterait les impacts et entraînerait des bénéfices pour les territoires traversés.

Plusieurs mesures sont réclamées par des participants. Pour certains, il est avant tout nécessaire de réaliser le grand contournement de transit. À ce sujet, le Grand Lyon confirme poser comme préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences le lancement par l'État de ce contournement (inscription à un schéma d'infrastructures et démarrage des études). La question du transit des marchandises doit selon certains être traitée par le ferroutage.

Pour d'autres, la requalification de l'A6/A7 doit concerner l'axe jusqu'au Sud de Pierre-Bénite, pour que l'ensemble de la population bénéficie d'un accès retrouvé au Rhône.

Un participant va jusqu'à demander au maître d'ouvrage de renoncer à son projet, à seule vocation de « vitrine » selon lui.

Débat sur un tracé long alternatif

Une partie des opposants au projet porté par le Grand Lyon approuve l'intérêt de boucler le périphérique, mais conteste le tracé court privilégié par le maître d'ouvrage. Pour eux, le tracé long (*présenté lors du second atelier sur les solutions alternatives*) correspondrait mieux aux besoins à l'échelle locale comme à l'échelle de l'agglomération.

Sur le plan local, le tracé long est jugé moins cher car nécessitant moins de passages souterrains, plus efficace pour soulager les voiries d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval et évitant le périmètre de risque industriel autour de l'usine Arkema. Il présenterait également l'avantage d'inclure ces trois communes à l'intérieur du périphérique et donc, selon ses partisans, au cœur de l'agglomération avec tous les bénéfices que cela induit en matière de développement économique. Enfin, à l'échelle de l'agglomération, cette solution alternative tient mieux compte selon eux du développement futur de la 2^e voire de la 3^e couronne, ce qui justifie un tracé plus large.

Ces arguments sont contestés par le maître d'ouvrage, rejoint sur certains points par des participants. Pour eux, le tracé long devrait bien être enterré, notamment pour éviter une traversée aérienne de Saint-Genis-Laval. Il ne serait donc pas plus économique. Les effets sur le trafic seraient négatifs, puisque ce tracé inciterait les usagers en transit à emprunter l'infrastructure. Ils critiquent l'absence de desserte directe des Hôpitaux et de la Saulaie, et soulignent que le tracé long croise également des zones de risques (raffinerie de Feyzin). Pour eux, les critiques formulées au sujet du tracé court s'appliqueraient tout autant au tracé long alternatif. Concernant le développement de la 2^e et 3^e couronne, le Grand Lyon rappelle, conformément aux objectifs du SCoT*, son refus d'un développement urbain « en tache d'huile ».

Ce tracé long est en cours d'étude par le Grand Lyon, qui en présentera les résultats fin janvier. Des partisans du tracé long insistent sur leurs attentes d'une étude complète et chiffrée voire, pour certains, examinée par un organisme extérieur au Grand Lyon. Pour eux, un réel débat ne peut avoir lieu avant que ces éléments soient rendus publics.

Débat sur les transports en commun comme solution alternative

Certains participants considèrent que le débat ne doit pas se résumer à un choix de tracé. C'est la pertinence même d'une infrastructure routière qu'ils remettent en question, rappelant que les transports en commun et les modes doux constituent pour eux une alternative propre à atteindre les objectifs visés.

Pour eux, un développement ambitieux des transports en commun permettrait de répondre aux besoins de déplacements de l'agglomération. Cette solution répondrait mieux selon eux à des objectifs environnementaux (réduction de l'effet de serre et de la pollution aérienne) et au contexte socio-économique (renchérissement du prix des carburants). Des lignes fortes sont réclamées. Parmi les lignes radiales évoquées, le métro B est très attendu, certains appelant à sa réalisation la plus rapide possible. Des liaisons Perrache <-> Valvert et Francheville/Tassin <-> ligne D sont aussi proposées. Une liaison par chemin de fer entre le plateau du Devais et Oullins est évoquée. Des lignes fortes de rocade sont également suggérées, pour assurer les déplacements de périphérie à périphérie.

Pour le maître d'ouvrage, les transports en commun ne doivent pas être pensés en opposition à l'Anneau des Sciences mais en articulation, dans une logique intermodale. Le Sytral* souligne que des liaisons TC de rocade se dessinent dès maintenant, avec les projets de pont Raymond Barre (TC et modes doux) et de Boulevard Urbain Est. De même, l'Anneau des Sciences verrait circuler des transports en commun. Pour le Sytral, le projet est indispensable au développement des transports collectifs, dans un secteur souffrant de contraintes topographiques fortes.

Le maître d'ouvrage considère que le potentiel des transports collectifs est insuffisant pour absorber tous les trafics à extraire de l'A6/A7. Le Sytral ajoute que le développement des transports en commun en site propre n'est pas toujours aisé, comme en témoignent les recours déposés contre le projet LEOL. De plus, le poids de l'investissement dans les transports collectifs, lourds notamment, rend peu réaliste un développement « tous azimuts ».

Sur ce dernier point, un débat s'instaure sur la gratuité des transports en commun, réclamée par certains et jugée comme une « aberration » économique et sociale par le Sytral et le GrandLyon.

A noter que le transport par câble (téléphérique) a occupé une part non négligeable des échanges. Plusieurs participants appellent à son développement, dans des zones pentues qui s'y prêtent particulièrement. Pour le Grand Lyon et le Sytral, bien que séduisant en apparence, ce mode de transport souffre de freins réglementaires et d'acceptabilité sociale (passage au-dessus des habitations).

Le développement des modes doux est également réclamé, par exemple par la réalisation d'une passerelle cycliste adossée au pont de La Mulatière.

De manière générale, des participants réclament des études comparatives des différentes solutions, traitées « à parts égales » ; ces études porteraient sur les impacts positifs et négatifs dans les divers domaines concernés (dessertes, cadre de vie, circulation, environnement...). Ces questions devraient se baser sur les besoins en mobilité de la population plus que sur des considérations techniques ou économiques jugées trop abstraites.

Des questions sont posées concernant l'investissement de 800 M€ évoqué dans le volet « transports collectifs » de l'Anneau des Sciences. Des participants souhaitent savoir si cette somme sera intégrée au milliard d'euros investi par le Sytral lors de chaque mandature, ou si elle s'y ajoutera. Le Sytral indique que cette somme s'intégrera aux investissements classiquement entrepris au cours de chaque mandature.

Pour le maître d'ouvrage, un fort enjeu de développement économique et scientifique, pour certains à nuancer

Pour le Grand Lyon, la présence dans l'agglomération de grands groupes autour desquels s'articulent des pôles d'excellence favorise le développement des PME alentour, avec tous les bénéfices que cela implique en termes d'emploi. Aussi, améliorer la connexion entre les pôles économiques et de recherche à l'échelle de l'agglomération lui paraît être un enjeu essentiel, y compris pour des territoires que le Grand Lyon juge promis à un intense développement, tels que les Hôpitaux Sud ou la Saulaie.

Certains participants nuancent voire contestent cette analyse. Pour eux, les déplacements des salariés de ces grands groupes mériteraient d'être assurés de préférence par les transports collectifs. Concernant la liaison entre les pôles scientifiques, d'autres jugent que les besoins portent sur l'arrivée du métro B aux Hôpitaux ou sur des liaisons vers la Part-Dieu, et non sur

un lien routier de rocade. Bien que dénommé Anneau des Sciences, le projet concernerait selon eux un faible nombre de scientifiques.

Des remarques sur les péages

Des participants s'inquiètent de l'emprise des cabines de péage. Le Grand Lyon précise que les nouvelles technologies (free-flow : lecture optique des plaques) ne nécessiteront pas l'implantation de barrières de péages traditionnelles.

Le maître d'ouvrage déclare que des réflexions sont en cours concernant le péage, certains ayant d'après lui soulevé l'hypothèse d'un péage global à l'échelle de l'agglomération, qui donnerait également accès aux transports en commun.

Des précisions demandées par les participants

Plusieurs questions ont été posées, qui appelleront des réponses de la part du maître d'ouvrage.

Un participant demande des comparaisons des bilans passagers.kilomètres et passagers.temps portant sur la voiture particulière et les transports collectifs entre 2010 et 2030.

Une participante s'interroge sur le devenir des convois exceptionnels qui fréquentent quotidiennement la RD342.

Un participant demande quel est le nombre de personnes habitant à moins de 300m d'un échangeur prévu au projet.

Un participant s'enquiert du temps d'accès à pied aux stations de transport en commun, en cœur de ville et en périphérie.