

Pour le Scénario Rocade couplé à un véritable projet urbain, en phase avec le devenir de l'Ouest Lyonnais

Dans le cadre de leur enseignement spécialisé en urbanisme et en transport, plusieurs équipes d'élèves-ingénieurs de 3ème 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 9ème 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.

En nous penchant sur l'avenir urbanistique des zones contraintes par le projet « Anneau des Sciences », nous avons questionné son opportunité dans ses différentes formes et nous avons formulé un projet de territoire adapté

Groupe de Réflexion
sur l'Urbanisme



En croisant les regards d'étudiants en Transports et en Urbanisme, notre groupe dispose d'une vision transversale tournée vers le développement durable des territoires. Notre but est ici de questionner l'opportunité du projet « Anneau des Sciences » en mobilisant nos connaissances théoriques et notre vision du futur de l'ouest lyonnais tel que nous l'imaginons, en futurs ingénieurs de l'aménagement durable du territoire que nous sommes.

Contact :

Étudiants de l'ENTPE –
Groupe de Réflexion sur l'Urbanisme
gru.urbatop@gmail.com

La voiture est aujourd'hui le moyen de transport dominant pour les habitants des zones urbaines peu denses, sujettes à l'étalement urbain ou insuffisamment desservies par les transports en commun. L'Ouest Lyonnais se trouve dans ce cas et la congestion automobile y est un véritable fléau.

Dans ce cadre, l'Anneau des Sciences représente une infrastructure routière complexe dont l'objectif est de répondre à cette demande en transport importante dans le territoire très contraint de l'Ouest lyonnais. Alors la construction d'un axe routier d'une quinzaine de kilomètres, qui plus est enterré sur une grande partie de sa longueur, est un défi à la fois technique et financier que le Grand Lyon souhaite relever.

Cependant, le Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) permettra-t-il de répondre aux besoins de transport, tout en étant en harmonie avec les nouveaux objectifs de développement durable et les mutations que vont connaître notre société ? Sera-t-il cohérent avec l'environnement urbanistique de Lyon à l'horizon 2030 et au delà ? Ce sont ces questions que nous nous sommes posées afin de vérifier l'opportunité de l'Anneau des Sciences dans le cadre du débat d'aujourd'hui.

Nous prônons un développement durable, qui doit répondre à la réalité de la situation actuelle, mais en étant tourné vers les enjeux du futur. Pour nous, l'Anneau des Sciences y a sa place mais seulement sous certaines conditions.

La nécessité d'un véritable « projet de territoire »

Le projet de l'Anneau des Sciences comporte un volet « projet de territoire », qui a pour but de porter une réflexion globale sur le développement urbain de l'ouest lyonnais.

Nous estimons que ce « projet de territoire » est insuffisamment construit et détaillé au regard de l'ampleur de l'infrastructure proposée et du budget estimé. En effet, les enjeux d'une infrastructure routière telle que celle-ci sont bien plus larges qu'une meilleure desserte et une réorganisation des flux de transport.

Ainsi, notre position est la suivante : à l'heure du développement durable des territoires, nous ne pouvons pas nous permettre de limiter le projet « Anneau des Sciences » à un seul projet d'infrastructure routière (tel que cela a pu être fait dans les années 80) agrémenté de quelques vagues enjeux de développement.

La question urbanistique doit être placée au cœur des réflexions et du projet, car les enjeux de transports sont intimement liés aux problématiques urbaines. Il est alors essentiel que l'Anneau des Sciences soit transformé en un véritable projet de territoire de l'ouest lyonnais, intégrant son développement urbain, l'infrastructure de transport, et des solutions ambitieuses et durables pour améliorer les déplacements.

À partir du SCoT qui définit les lignes directrices pour le développement de l'Ouest Lyonnais à l'horizon 2030, et à la lumière de nos réflexions sur les questions urbaines et des transports, nous avons dégagé les enjeux suivants pour le territoire de l'ouest lyonnais :

- Définir des zones prioritaires de développement urbain, pour y concevoir des projets urbains ambitieux ;
- Encourager les projets et le renouvellement urbains dans l'optique de villes favorisant les courtes distances, en mettant l'accent sur les polarités urbaines secondaires (autres que les grandes polarités dans Lyon) ;
- Encourager le transfert modal de la voiture vers les transports en commun à l'aide d'aménagements et d'infrastructures adaptées ;
- Développer et mettre en valeur la trame verte de l'ouest lyonnais et valoriser les cours d'eau, pour placer en avant une véritable qualité du territoire ;
- Sauvegarder les aires d'agriculture périurbaine.

Nous présentons dans ce qui suit plusieurs exemples de zones que nous estimons clés dans le développement urbain de l'ouest lyonnais, et nous placerons cela en regard avec les enjeux présentés ci-dessus et l'infrastructure de transport.

Le projet de territoire proposé par le Grand Lyon

Le Grand Lyon propose dans son projet « Anneau des Sciences » quatre pistes générales de développement, mais sans envisager leurs modalités d'application :

- l'amélioration de la desserte des transports en commun dans l'Ouest Lyonnais ;
- l'ouverture sur le fleuve et la recomposition des espaces urbains ;
- la mise en réseau des pôles de compétitivité et d'enseignement ;
- le développement des sites stratégiques (Saulaie, Hôpitaux-Sud).

Oullins – le quartier de la Saulaie

L'un des sites à fort potentiel est le quartier de La Saulaie à Oullins. De nombreuses friches industrielles offrent une excellente opportunité de développement. L'arrivée du métro B y est d'ailleurs prévue pour fin 2013. Le projet « Anneau des Sciences » a repéré ce site et y prévoit notamment l'implantation d'un échangeur. Nous pouvons alors nous poser la question de la pertinence de ce choix et du devenir de ce secteur le cas échéant.

Tout d'abord, des aménagements sont actuellement en cours pour accompagner l'arrivée du métro B : l'objectif est de réaliser un pôle multimodal où se rencontrent la station de métro, une gare TER, une gare Bus et deux parcs relais. Tout cela étant axé sur des aménagements favorables au déplacement en transports en commun, notamment à l'aide de la création de voies de bus en sites propres.

En termes de projets urbains, plusieurs aménagements portant sur le quartier de la Saulaie nous semblent envisageables parallèlement à la constitution du pôle multimodal :

- La création d'un écoquartier, permettant d'intégrer à la ville un urbanisme innovant et durable ;
- Le développement du secteur tertiaire qui manque encore à la commune, avec des infrastructures adaptées ;
- L'implantation d'activités de loisirs et la création de commerces de rez-de-chaussée le long de la rue Pierre Semard, dans l'objectif de développer le commerce et les loisirs de proximité ;
- La valorisation de l'espace public, passant par une requalification des berges de l'Yzeron permettraient de mettre le canal en valeur ;
- La construction d'un pont urbain, permettant de relier La Saulaie à Lyon 7^{ème} (Gerland) pourrait palier le manque de raccordement d'Oullins à la partie Sud de Lyon.

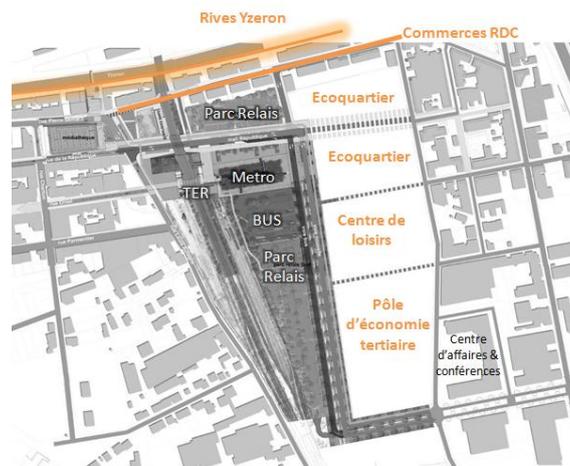


Schéma : Projet urbain à La Saulaie (source : RFF). (En noir et blanc les réalisations en cours ; en orange les propositions de projet urbain)

Quelle opportunité pour le TOP ? Dans le scénario « court », un échangeur se situerait sur le site de la Saulaie et le TOP traverserait le Rhône pour rejoindre le boulevard Périphérique Laurent Bonnevey.

Sur le plan urbanistique, la présence d'un échangeur sur le quartier prendrait beaucoup de foncier et réduirait grandement les perspectives de projet urbain, diminuant alors l'attractivité du quartier.

Sur le plan des transports, l'objectif d'un échangeur serait de donner une accessibilité routière importante au quartier, mais nous pensons que son intérêt est limité. En effet, la desserte routière est déjà bonne : actuellement par l'A7, et dans le futur par le boulevard urbain, si on imagine une requalification de l'A7 dans le cas du scénario « rocade » ; cette requalification s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans le projet de développement urbain de la Saulaie. Par ailleurs, la desserte sera

également très performante dès la mise en place du pôle multimodal, ce qui représente un potentiel fort pour le quartier. Enfin, la réalisation du pont urbain décrit plus haut permettrait de renforcer encore l'accessibilité du quartier, sans la nécessité d'un échangeur.

Par conséquent, la présence d'un échangeur en plein quartier de la Saulaie ne nous semble pas servir les intérêts urbanistiques et de transport du quartier et de la ville d'Oullins. C'est pourquoi le tracé « Rociade » nous semble le plus adapté ici.

Les Hôpitaux Lyon-Sud

Le renforcement des polarités urbaines des communes de la région Sud-Ouest de Lyon constitue un des objectifs que nous avons exposés. Il est de plus en corrélation avec l'objectif de limitation de la périurbanisation et d'optimisation des déplacements.

Concernant Saint-Genis-Laval, les deux propositions de tracés du TOP prévoient un échangeur situé sur cette commune, aux Hôpitaux Lyon-Sud. De plus, dans le tracé rocade que nous défendons, l'échangeur de Mont-Corin dessert également indirectement la zone, en la reliant à l'A450.

Dans cette zone où il y a un important foncier disponible, nous estimons que la présence d'un échangeur serait une opportunité intéressante, à condition qu'un véritable projet urbain aille de pair avec la création de l'infrastructure. Nous proposons donc un projet en quatre temps, pour valoriser et développer ce quartier, en le liant à l'arrivée du TOP :

- Tout d'abord, le développement d'un pôle multimodal constitué du métro B, de l'échangeur, d'un parc relais et d'un pôle de dessertes de bus. Ce pôle desservirait efficacement les hôpitaux, la faculté de médecine, et le bassin d'habitat et d'emploi local.
- Ensuite, nous proposons de développer la zone économique et industrielle de la Mouche, profitant de la desserte immédiate du pôle multimodal.
- Puis, compte tenu du foncier disponible, il serait intéressant de développer les hôpitaux et la faculté de médecine, pour développer un pôle d'excellence médicale, désormais facilement accessible.
- Enfin, nous proposons de développer sur le foncier disponible proche du centre ville de Saint-Genis-Laval, une zone commerciale de proximité, couplée avec de nouvelles habitations, afin de créer une polarité, un centre-ville vivant et attractif. L'accessibilité de la ville est également accrue grâce à la présence du TOP.

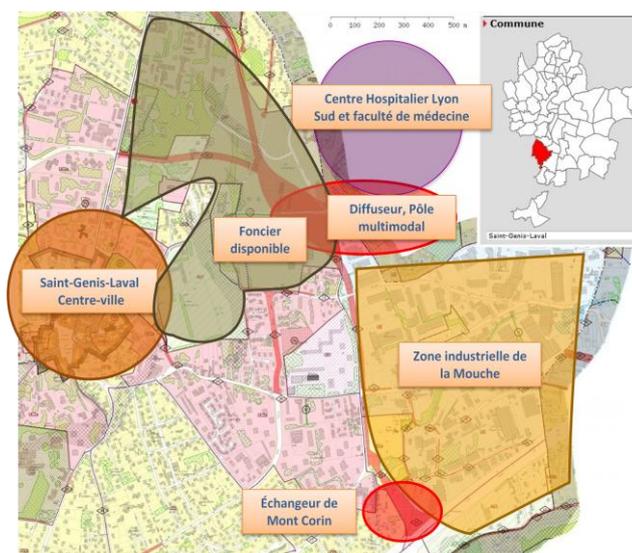


Schéma : Projet urbain aux Hôpitaux Sud (Réalisation du groupe sur fond de carte du PLU)

Le TOP représente l'opportunité de créer le pôle multimodal des hôpitaux Lyon-Sud, point de départ du projet urbain et condition sine qua non de sa réalisation : en effet, cette zone nécessite une meilleure desserte que celle actuellement disponible pour permettre un développement urbain performant. Ainsi, le projet TOP se révèle intéressant pour le développement de cette zone.

Un corridor vert le long du tracé du TOP

La périurbanisation actuelle dans l'Ouest Lyonnais pourrait s'intensifier encore en conséquence indirecte de l'implantation du TOP. Or, il nous paraît essentiel de limiter l'étalement urbain, de préserver et développer de véritables zones d'agriculture périurbaine, ainsi que des espaces naturels en contact avec les zones urbaines. C'est pourquoi cette infrastructure qui répondrait aux besoins réels de transport doit être conçue en lien direct avec la préservation des espaces naturels et agricoles, et en favorisant la densification des centres urbains des communes de l'Ouest Lyonnais.

Ainsi, notre projet envisage la création de grands parcs bordant l'ouest de l'agglomération lyonnaise (renforçant la trame verte des Vallons de l'Ouest) le long du tracé du TOP, formant un « corridor vert » à l'abri de la périurbanisation. Cela s'inscrit notamment dans l'optique du réseau vert d'agglomération, évoqué dans le ScoT, et rejoint l'idée de la couronne verte d'agglomération. Cette dernière se compose d'espaces protégés à vocation naturelle mais aussi agricole.

Ce projet est une réponse qui doit être en simultané avec l'arrivée du TOP, à condition que ce dernier soit majoritairement enterré, tout cela pour permettre d'encadrer et de limiter les conséquences de la construction de cette infrastructure.

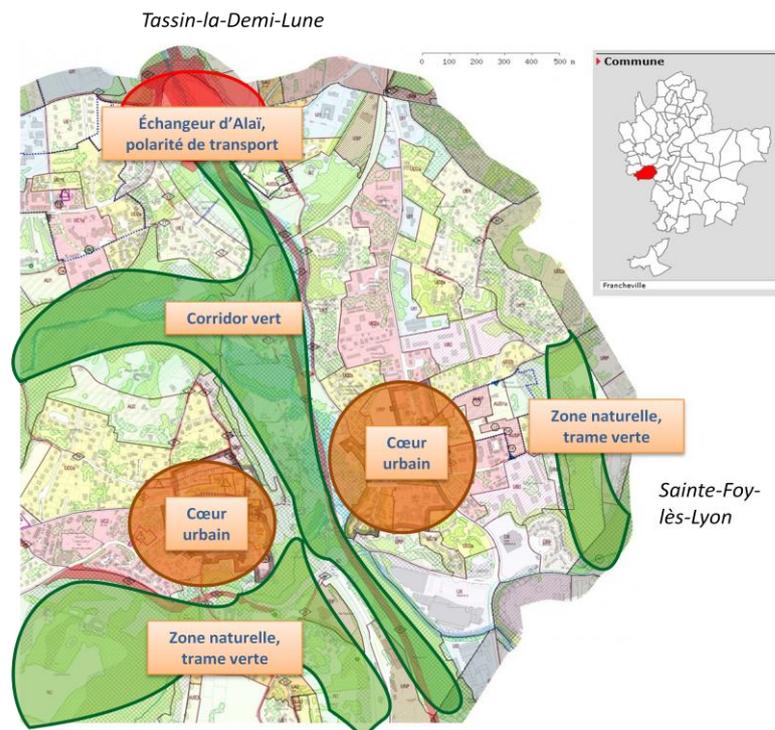
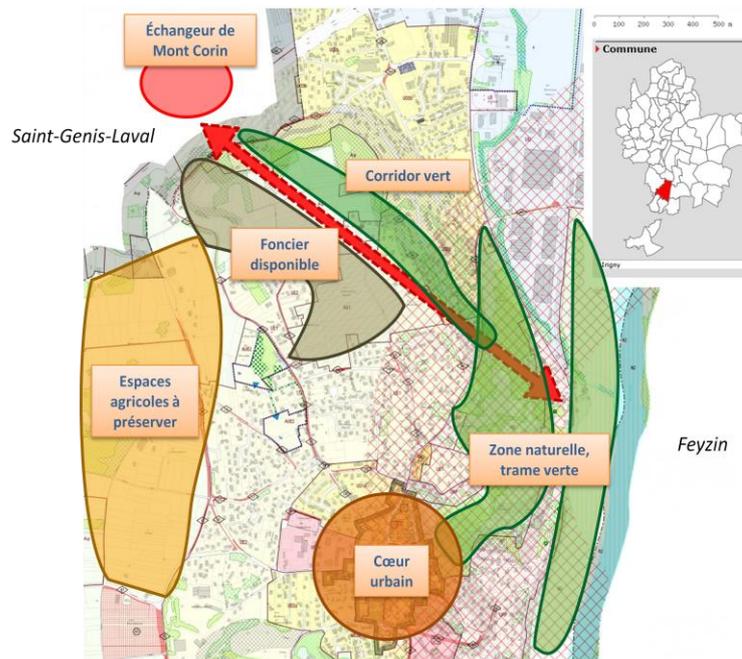


Schéma : Projet du corridor vert à Francheville (Réalisation du groupe sur fond de carte du PLU)



Projet du corridor vert à Irigny (Réalisation du groupe sur fond de carte du PLU)

Conclusion

Nous défendons l'alternative « Rocade » en l'intégrant au sein d'un projet urbain adapté à l'Ouest Lyonnais

Les enjeux du SCoT que nous soutenons, à savoir le développement urbain par la densification, la préservation du patrimoine naturel du territoire et l'amélioration de la desserte du secteur par d'autres moyens de transports que la voiture particulière, nous donnent des objectifs pour l'urbanisme de l'ouest lyonnais.

La priorité est de se concentrer sur des zones précises pour le développement urbain et repenser la mobilité pour qu'elle s'accorde mieux aux enjeux de développement durable et à l'environnement local.

L'Anneau des Sciences est présenté comme un projet global alors qu'en réalité c'est essentiellement un projet de transport : le projet de territoire annoncé par le Grand Lyon reste très flou. Nous estimons alors que l'Anneau des Sciences doit être intégré au sein d'un vaste projet de territoire de l'ouest lyonnais portant sur l'ensemble des problématiques urbaines.

Dans ce cadre là, le scénario « Court » du TOP ne nous semble pas adapté au territoire, tandis que le scénario « Rocade » nous paraît être une bonne opportunité pour les enjeux de déplacement et de densification de l'ouest lyonnais, pour peu qu'il soit intégré à un projet de territoire ambitieux et tourné vers le long terme.