



SYTRAL

syndicat mixte des transports
pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

N° 12.201

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL**

Séance du 13 décembre 2012

OBJET : Contribution au débat public national relatif au projet Anneau des Sciences

Date de convocation du Comité : 6 décembre 2012

Nombre de délégués en exercice le jour de la séance : 26

Président : M. Bernard RIVALTA, présent

PRESENTS : MM. BARRIOL, BROLIQUIER, Mme BURRIQUAND,
MM. COLLOMB, COULON, CRIMIER, GENTILINI,
MM. LAFFLY, LLUNG, PASSI Mmes PEYTAVIN, PONCET,
MM. SANGALLI, STURLA, THEVENOT, TOULERON,
MM. TOURAINE, UBAUD, VESCO,
Mmes VESSILLER, VULLIEN,

**ABSENTS
EXCUSES :** Mme GUILLEMOT, MM. JEANNOT,
MM. da PASSANO, VINCENT,

POUVOIRS : Mme. GUILLEMOT à M. STURLA,
M. JEANNOT à M. LAFFLY,
M. da PASSANO à M. BARRIOL,
M. VINCENT à Mme VULLIEN (à partir de 15 heures 30),



.../...

LE COMITE SYNDICAL

VU le rapport par lequel M. le Président expose ce qui suit :

Mesdames, Messieurs, mes chers Collègues,

Depuis le 10 novembre dernier, le débat public sur le projet Anneau des Sciences est officiellement ouvert. Ce débat est organisé par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) suite à la saisine par le Grand Lyon de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Je vous rappelle que le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône ont décidé conjointement de réengager le projet de bouclage du périphérique de l'agglomération lyonnaise. Un protocole signé le 26 août 2010 définit les modalités générales de cofinancement du projet par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône sur la base d'une répartition à parts égales entre les deux collectivités. Le pilotage du projet est assuré par une commission composée d'élus des deux collectivités. Parallèlement, la maîtrise d'ouvrage du tronçon ouest du périphérique, qui relevait auparavant du Conseil général, a été transférée au Grand Lyon.

La décision de la CNDP d'engager un débat national repose sur les principes suivants :

- « le projet de bouclage du périphérique de Lyon, visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'Etat le contournement autoroutier de l'agglomération, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet pour l'amélioration des mobilités internes de l'agglomération sont importants,
- les impacts du projet sur l'environnement, susceptibles d'aggraver les risques d'inondation et les risques technologiques et de porter atteinte à la préservation des milieux naturels, sont significatifs. »

Le Sytral a contribué à la définition des mesures de transports collectifs du projet porté par le Grand Lyon sous le nom « Anneau des Sciences ». L'objet de la présente délibération est de vous faire part de ces éléments dans la perspective d'un courrier que je prévois de rédiger à l'attention du Président de la CPDP. Cette lettre pourra être intégrée au titre d'une contribution par la CPDP dans le cadre de l'animation du débat public.

L'amélioration de la desserte de l'ouest lyonnais, un enjeu indéniable

Dans l'ouest lyonnais, la conjonction du relief en vallons générant des voiries étroites, de la congestion et des densités d'habitants et d'emplois relativement faibles rend difficile la mise en place d'une offre de transports collectifs attractive et efficace par le réseau de surface. En outre, les densités et l'éparpillement de l'urbanisation ne rendent pas judicieux la mise en place d'une desserte lourde de type métro, sauf sur le corridor Oullins - Hôpitaux sud grâce à la réalisation à terme d'un projet urbain ambitieux en lien avec la desserte par le périphérique bouclé.

Le Plan des Déplacements Urbains révisé en 2005, fixe dans son axe 1 « Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place » l'objectif d'améliorer la circulation et la régularité des principales lignes de bus de l'agglomération. Parmi ces lignes figurent celles desservant quatre secteurs prioritaires de l'ouest lyonnais : Tassin l'Horloge, Craponne, Trion, Pont de la Mulatière S. Déchant.

La performance et l'attractivité du réseau de bus dans l'ouest lyonnais est un objectif que nous ne pouvons pas considérer comme atteint aujourd'hui. La mise en service du métro B à Oullins constituera sans nul doute un appel d'air pour ces territoires. Cette offre structurante et efficace améliorera notablement les temps de trajets entre Oullins et le centre de l'agglomération, et mettra en avant les améliorations à apporter pour la desserte du reste de l'ouest lyonnais.

Cette réalité n'étant pas à nier, il faut toutefois tenir compte des contraintes auxquelles le réseau TCU est soumis sur ce territoire. Les voiries sont saturées aux heures de pointe et tout incident de la circulation sur ces voiries resurgit sur l'efficacité de nos lignes. La question qui nous est posée est donc : comment libérer ces voiries de la pression automobile afin de disposer d'aménagements permettant de fiabiliser les temps de parcours de nos lignes de surface ?

Pour mémoire, les constats tirés de l'enquête ménages déplacements réalisées en 2006 soulignent que les déplacements concernant l'ouest lyonnais utilisent très majoritairement la voiture, que ce soit pour les déplacements en interne aux trois conférences des maires de l'ouest en moyenne à 60%, ceux vers Lyon/Villeurbanne à près de 70% ou ceux avec le reste du Grand Lyon à près de 90%. Par ailleurs, les déplacements entre l'ouest du département du Rhône et le Grand Lyon, réalisés à 90% en voiture, impactent directement ces territoires de l'ouest lyonnais en les traversant. La dispersion des origines et destinations de la plupart de ces déplacements en rend la prise en charge difficile par le réseau TER.

Concernant le réseau de transports collectifs urbains, l'enjeu est de se donner les moyens de proposer des services de transports collectifs adaptés au contexte urbain particulier de l'Ouest lyonnais, et d'en garantir l'efficacité.

Les réponses proposées dans le cadre du projet multimodal Anneau des Sciences

Les enjeux d'amélioration des conditions de déplacement en transports collectifs en interne à l'Ouest lyonnais ainsi qu'en lien avec le centre de l'agglomération ont été pris en compte par le maître d'ouvrage de l'Anneau des Sciences par le biais des mesures suivantes.

- **Des mesures relevant de principes inscrits au PDU révisé en 2005 :**
 - Ligne forte A2 Francheville - Perrache : le PDU prévoit explicitement que sa réalisation est conditionnée au bouclage du périphérique.
 - Amélioration des vitesses commerciales de lignes de l'ouest lyonnais : le PDU identifie 4 secteurs prioritaires dans le sud ouest lyonnais, pour l'amélioration des performances des lignes de surface
- **Des mesures relevant de principes inscrits au Scot adopté en 2010 :**
 - Prolongement du métro B aux hôpitaux sud et parc-relais de 900 places
 - Liaison Hôpitaux sud - Brignais : principe de liaison depuis les secteurs périurbains vers le réseau de l'agglomération, toutefois cette liaison sort du PTU actuel, son portage n'est donc pas défini, ni son mode.
- **Des opportunités offertes par le projet :**
 - Utilisation de l'autoroute A6 par des navettes et/ou lignes expresses depuis le nord-ouest vers Perrache et valorisation du P+R Pérollier pour favoriser l'intermodalité voiture particulière/transports collectifs
 - Utilisation du tunnel sous Fourvière par un service sur deux des lignes expresses de l'ouest lyonnais vers Perrache
 - Utilisation des futurs ouvrages du périphérique sur les tronçons pertinents pour offrir de nouveaux services de rocade pour le rabattement vers le réseau lourd (ex : ouest lyonnais - hôpitaux sud) et le franchissement du Rhône
 - L'amélioration des performances et du maillage bus sur la confluence par la requalification de l'autoroute A7 en boulevard urbain
- **Des projets prévus par ailleurs qui profiteront de l'Anneau des Sciences :**
 - Ligne forte A4 nord prévue au PDU entre Ecully et Part-Dieu et valorisation du P+R Pérollier pour favoriser l'intermodalité voiture particulière/transports collectifs

Ces mesures visent à prioriser la circulation des transports collectifs sur les voiries de l'ouest lyonnais afin d'en accroître l'efficacité d'une part ; et à mettre en place des services attractifs pour la desserte interne et en lien avec le centre de l'agglomération d'autre part.

Le scénario rocade, proposé en alternative au scénario « Anneau des Sciences », ne permettrait pas une mise en œuvre équivalente de telles mesures. En effet, la vaste dimension des territoires intégrés à l'intérieur du périphérique bouclé, notamment à l'est, serait peu propice à l'efficacité des accompagnements TC et pourrait conduire à un développement urbain plus diffus que celui prévu au Scot.

Ces mesures d'accompagnements TCU représentent un niveau d'investissement non négligeable (estimé à 800 M€ en première approche) compatible et cohérent avec les capacités d'investissements du Sytral. Ces investissements induiront nécessairement des coûts d'exploitation supplémentaires mais maîtrisés, plus réalistes pour le budget du Sytral que des scénarios suggérés au gré de la préparation du débat public et qui aurait consisté en des investissements beaucoup plus importants dans les transports collectifs (niveau comparable au coût du projet Anneau des Sciences).

En effet, si le bouclage du périphérique peut disposer de montages financiers particuliers qui ne reposent pas entièrement sur le budget des collectivités (prise en charge par l'utilisateur par le biais du péage, ...), un investissement massif dans le réseau TCU induirait automatiquement une explosion des coûts d'exploitation, ce à quoi le Sytral ne pourrait pas faire face.

APRES ECHANGES DE VUES,

DECIDE : à la majorité des membres présents ou représentés,

- d'autoriser le Président, dans le cadre du projet Anneau des Sciences, à transmettre au Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), les éléments et l'analyse contenus dans le présent rapport à titre de contribution du Sytral dans le cadre du débat public.

Pour Extrait Conforme,
Le Président,



Bernard RIVALTA