

CAHIER D'ACTEUR

TOP – ANNEAU DES SCIENCES CONTRIBUTION DES ELUS SOCIALISTES ET APPARENTES D'OULLINS

LA SOLUTION DU DEVELOPPEMENT PAR L'INTERMODALITE

Le groupe des élus socialistes et apparentés d'Oullins est composé de cinq membres co auteurs et signataires de ce document de participation au débat public sur le projet d'Anneau des sciences:

Jean-Louis Ubaud, Conseiller général du Rhône, Conseiller municipal d'Oullins, Administrateur du Sytral, **Joëlle Séchaud**, Conseillère municipale, **Michel Blanc**, Conseiller municipal, **Hélène Pommeruel**, Conseillère municipale, **Isabelle Iglésias**, Conseillère municipale.

1. Constat

Depuis de nombreuses années, nos centres-villes du Sud-ouest lyonnais sont en grande souffrance et la situation empire avec l'urbanisation de ce secteur due à l'étalement urbain et le nombre de véhicules grandissant par foyer. Les centres-villes des différentes communes concernées sont engorgés, car livrés matin et soir à un flux d'automobiles utilisées pour les déplacements domicile travail. Oullins, une des premières villes située à la sortie sud-ouest de Lyon, reçoit ainsi une grande partie de ce transit urbain, qui faute de voiries de délestage se déverse quotidiennement dans le cœur de la ville. Le développement du transport collectif par bus se heurte alors à ce nœud de circulation qui l'englué dans le trafic et altère considérablement sa performance, au lieu de favoriser son utilisation. Ces déplacements en milieu urbain, nécessaires à la vie quotidienne des habitants du Sud-ouest lyonnais, dont ceux d'Oullins et de l'agglomération plus généralement, affrontent d'autre part un trafic national, voire international qu'impose en pleine ville la présence d'une autoroute. Cette cohabitation indifférenciée des déplacements qui s'entremêlent, loin de dégager de la fluidité pour les uns ou les autres, provoque bien au contraire une paralysie des voiries. Il en résulte certes des bouchons considérables et par conséquent un rallongement des temps de trajet, mais cette situation cauchemardesque pour la population participe à la dégradation de la qualité de vie de tous : pollution sonore, visuelle et atmosphérique sont le lot quotidien de nos centres-villes et nuisent durablement à la santé de nos concitoyens, victimes de stress au volant pour les uns par exemple, mais aussi d'inhalation de gaz d'échappement pour les autres. Ce marasme n'a jusqu'à présent pas été enrayeré et le manque d'équipements de modes doux a contribué bien au contraire à aggraver le problème. Alors qu'il aurait été lucide d'encourager les déplacements non polluants, un manque de vision urbanistique et de projection dans l'avenir a conduit les deux derniers maires d'Oullins à supprimer les pistes cyclables aménagées dans leur commune par leur prédécesseur dans les années 80 et à renoncer à en créer sur la liaison Oullins-Lyon.

2. Les enjeux et les besoins

2.1. En termes de déplacements

Le constat exposé plus haut met en lumière quatre grands enjeux si nous voulons améliorer les déplacements dans notre agglomération et plus particulièrement à Oullins.

De toute évidence, les transports en commun, enjeu n°1, doivent pouvoir bénéficier d'un développement suffisant pour conquérir les automobilistes et réduire la part des voitures. La ligne du métro B poursuivie jusqu'à Saulaie gare à Oullins et mise en service fin 2013, ainsi que son prolongement aux hôpitaux Sud à court terme constituent une avancée significative qui diminuera sans conteste les déplacements automobiles au profit du transport collectif. Cette contribution en faveur des transports en commun ne saurait être exhaustive : il faut nécessairement qu'elle s'accompagne de parcs relais en capacité suffisante pour que les bénéficiaires du métro soient des usagers de l'agglomération et non restreints à un public très localisé. Il en va de même pour les gares TER de notre secteur géographique, qui affichent le même besoin en parcs relais. Le métro, nouvelle liaison sur le territoire oullinois, s'il va provoquer un changement décisif dans le mode de déplacement de la population urbaine, n'a pas vocation à solutionner toutes les complications liées à l'éloignement de la résidence des habitants par rapport à leur lieu de travail et à l'accès à ce nouveau mode de transport dans le Sud-ouest lyonnais. Sa pleine efficacité est forcément conditionnée à un développement de la multimodalité et de l'intermodalité et à un renforcement des lignes de bus existantes, faute de quoi il sera sous-utilisé et ne soulagera que très partiellement nos communes du trafic automobile persistant dans les centres. Si ses ramifications avec les autres lignes de métro et le réseau des tramways et bus permettront aux usagers de circuler sans encombre aux différents points de Lyon et de relier nombre de villes de l'agglomération, le métro et l'intermodalité qu'il exige, ne satisfont pas tous les déplacements possibles en transport collectif. Ce réseau, aussi dense soit-il, doit être encore complété et agrandi par de nouvelles liaisons, à ce jour inexistantes, entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération pour que les déplacements organisés en étoile se complètent par des transversales de périphérie à périphérie ; cette complémentarité des réseaux TCL et TER donne tout son sens à la notion de métropole, privilégiant le rayonnement à l'engloutissement et évitant ainsi que Lyon soit le réceptacle de tous les déplacements. Cette toile présente le double avantage de diminuer le temps de transport et de restreindre le nombre des déplacements, enjeu numéro 2 pour inciter le plus grand nombre à privilégier les transports en commun. A l'évidence, un gain de temps et une commodité peuvent peser dans le renoncement à la voiture. Si de nouvelles liaisons adaptées aux besoins y concourent, et l'on sait combien les lieux d'implantation des entreprises et donc la localisation du travail sont aujourd'hui ancrés plus particulièrement dans l'Est de notre agglomération, obligeant les résidents du Sud-ouest à se déplacer, la circulation facilitée des bus contribuera à son tour à diminuer la part des voitures. En conséquence, les sites propres réservés aux bus, dès que la voirie le permet, constituent un outil indispensable pour atteindre cet objectif.

Diminuer la part des voitures au profit des transports en commun impactera directement nos centres-villes qui gagneront en qualité de vie dont le tout voitures les avait spoliés. Libérés en grande partie de l'asphyxie qui les rongait, rendus à leurs habitants, ils retrouveront leurs fonctions de proximité, à l'intérieur desquels s'ouvriront alors des possibilités de déplacements à pied, et l'on peut imaginer que les collectivités locales s'emploieront à repenser et à réaménager l'espace urbain pour les piétons aussi.

Ce 3^{ème} enjeu qui vise à dépolluer nos communes et à recréer ainsi un espace à vivre est de fait indissociable du 4^{ème}, à savoir sortir le trafic national et international de l'agglomération. Répondre à ces enjeux suppose que la circulation automobile soit clairement identifiée afin que les différents flux soient répartis sur des voiries distinctes, assurant une relative imperméabilité. Cette perspective et cette nécessité rendent incontournable la réalisation du grand contournement de Lyon.

2.2. En termes d'aménagement

L'agglomération lyonnaise constitue un puissant bassin d'entreprises porteuses d'emplois. Leur répartition sur le territoire est cependant relativement déséquilibrée, créant des besoins de déplacements journaliers conséquents domicile travail. Si le relief explique en partie que le Sud-ouest lyonnais soit moins développé économiquement que l'Est de notre agglomération, il n'est qu'en partie responsable de cet état de fait. La défaillance en nombre des transports en commun et des axes routiers isole en quelque sorte le Sud-ouest de notre agglomération d'une dynamique économique, que générerait l'implantation d'entreprises et de centres de recherche et qui rapprocherait l'emploi du lieu de vie. Cette potentialité latente d'un développement économique et scientifique met en exergue ce qui l'a jusqu'à présent freiné, c'est-à-dire l'absence d'une voie périphérique complète, laquelle relierait les différents centres universitaires et pôles d'étude et de recherche, qui tout en facilitant la liaison d'un centre à un pôle réduirait du même coup considérablement les déplacements domicile travail. Se fixer comme objectif d'attirer des entreprises qui trouveraient, grâce à la proximité, à l'accessibilité et aux échanges avec les pôles scientifiques et médicaux, les ressources nécessaires à leur développement et à leur innovation par une recherche mutualisée ferait de notre agglomération une sorte de « scientific valley », dont on peut penser qu'elle constituerait un vaste bassin d'emplois et rayonnerait bien au-delà, pour capter à son tour l'implantation de nouvelles entreprises. La réalisation d'un Ring, tel qu'il existe dans la plupart des grandes villes européennes, TOP - Anneau des sciences dans l'agglomération lyonnaise, conduirait de fait les automobilistes et les transports en commun sur une voie d'agglomération et non plus sur une autoroute et désengorgerait les centres-villes de notre agglomération. Les espaces libérés en cœur de ville pourraient alors être reconquis. Ainsi les berges du Rhône sur sa rive droite de Perrache à Pierre Bénite pourraient-elles être réaménagées en espace végétal de promenade. La rive droite du Rhône, reconquise comme l'ont été sa rive opposée et les rives de Saône, actuellement en cours de réaménagement, aurait pour logique le définitif retour des habitants vers leurs cours d'eaux.

2.3. En termes de coût

De toute évidence, l'ouvrage routier et la mise en place des différents réseaux de transport en commun envisagés vont apporter un mieux-être à la population locale et plus largement de l'agglomération, mais ce service rendu au désengorgement des villes, à la fluidité des déplacements, au développement économique du territoire et à la qualité de vie des habitants a un coût important tant en investissement qu'en fonctionnement. Les différents opérateurs des transports en commun en supporteront les charges pour la partie les concernant grâce à leurs différentes recettes dont celles des usagers. Pour la partie routière à construire, le Grand Lyon et le Conseil général se sont engagés à financer à part égale

l'investissement. Pour le fonctionnement et à l'image du tronçon nord du périphérique, il sera nécessaire que les usagers de cette nouvelle voirie y contribuent par un péage. Dans la logique de priorisation des transports en commun que nous défendons, il serait parfaitement illogique qu'aucune contribution financière ne soit demandée aux utilisateurs de la voiture voulant accéder au TOP - Anneau des sciences, alors qu'une participation financière est acquittée par les utilisateurs des transports en commun.

3-Quel projet face à ces enjeux ?

Si les 3 projets retenus pour l'étude ont en commun la réduction de la part des voitures et par conséquent de la pollution, la solution tout transport en commun se heurte à plusieurs obstacles forts :

Son financement (investissement, maintenance et déficit d'exploitation), s'il devait être entièrement à la charge des collectivités territoriales et donc des contribuables et des usagers des transports, mobiliserait la totalité des capacités d'investissement des réseaux de transport en commun. Nul ne saurait exiger que les ressources financières, toutes entières mobilisées par le tout transports en commun dans cette partie-là de l'agglomération, privent l'ensemble des habitants de l'agglomération d'aménagements nécessaires ailleurs. Il faut aussi constater que même si l'on anticipait la mise en œuvre de tous les projets de développement des transports en commun, connue dans les différents documents d'aménagement du territoire, il ne serait en aucun cas possible d'atteindre un niveau de capacité de transport pouvant répondre au besoin de déplacement à partir ou en direction du Sud-ouest lyonnais. L'objectif de développement économique, scientifique et de création d'emplois dans notre secteur géographique ne pourra non plus être atteint par ce choix exclusif du tout transports en commun. L'agglomération se priverait alors d'une force et d'un rayonnement économiques, qu'auraient induits l'implantation d'entreprises et l'ébullition scientifique née d'une collaboration étroite entre universités, centres de recherche et instituts scientifiques.

Au-delà de ces considérations incontournables, force est de constater que la topographie de l'Ouest lyonnais est inadaptée au développement exclusif des transports en commun. Cette même topographie impose par ailleurs des voiries trop étroites pour qu'elles puissent être réaménagées en voies bimodales où couloirs de bus en site propre et pistes cyclables cohabiteraient avec les voies automobiles. L'étendue du territoire concerné cumulée à cette réalité rallongerait considérablement le temps de transport, si les transports en commun devaient être le seul pilier d'un projet, et aurait un résultat inverse de celui attendu, c'est à dire une désaffection des bus en faveur de l'automobile, que viendrait renforcer une irrigation très insuffisante des déplacements.

Le rapport entre les coûts et l'impact réel sur le recul de la part automobile, les contraintes topographiques et la réalité des voiries disponibles plaident en défaveur d'une solution tout transports en commun et met en lumière la nécessité de raisonner sur un projet bimodal (voirie et développement des transports en commun), si l'on a conscience de la situation actuelle et de son irrémédiable aggravation et que l'on a la volonté de la combattre.

Face au tout transports en commun, dont on mesure l'intérêt, mais aussi l'insuffisance et les conséquences contraires aux objectifs recherchés, rivalisent alors la rocade (tracé long) et le TOP-Anneau des sciences (tracé court) qui partagent le même atout de sortir des centres-villes la circulation automobile. Une voirie d'agglomération, telle qu'elle est envisagée, se doit cependant de protéger tous ses habitants des flux incessants en provenance du trafic

national et international, pour fluidifier la circulation intra-muros et réduire le temps des déplacements, et de favoriser les parcours mixtes entre voiture personnelle et transports en commun ou modes doux. Si la rocade satisfait cet objectif dans son tracé jusqu'aux hôpitaux, elle ne le remplit plus dans son tracé situé au-delà des hôpitaux et devient alors non plus une desserte d'agglomération, mais un contournement, favorisant du même coup le mélange des trafics au lieu de les séparer, et renonçant à l'intermodalité, puisque la rocade n'accède ni au métro ni au TER. Si la rocade devait exister avec l'ambition d'un développement économique et scientifique de l'agglomération, les entreprises s'expatrieraient alors sur l'extérieur de l'agglomération et leur implantation favoriserait un étalement urbain en 2^{ème}, voire 3^{ème} couronne, dont on sait qu'il génère des déplacements automobiles en nombre, ceux-là mêmes que le 21^{ème} siècle s'engage à diminuer, qui participent amèrement aux pollutions atmosphériques et sonores et pèsent considérablement dans le budget des foyers.

Quoi qu'en soit, insatisfaisant en l'état à ce jour, le tracé TOP-Anneau des sciences est celui qui répond le mieux aux critères fixés à la réalisation d'une nouvelle voirie d'agglomération. Sa liaison entre les communes du Sud-ouest lyonnais avec le périphérique existant tracera un véritable ring desservant notre agglomération et stimulera non seulement une étroite collaboration entre les pôles scientifiques, mais assurera aussi un partenariat entre les entreprises, dont l'avenir s'appuie sur l'innovation, les centres de recherche, la formation et l'emploi, qui contribueront à dynamiser l'agglomération et à accentuer son rayonnement. Le TOP-Anneau des sciences ne présente pas qu'un atout économique. Son tracé court resserre les déplacements sur un axe intérieur d'agglomération, repoussant le trafic national et international à l'extérieur et libérant les centres-villes de tous ces flux qui les asphyxient. S'ouvre alors à eux une nouvelle ère de reconquête, où des quartiers entiers vont pouvoir être réaménagés et vont pouvoir proposer à leurs habitants une vie plus apaisée : il en va ainsi des berges du Rhône au-delà de Perrache, du quartier de la Saulaie à Oullins et plus loin de Pierre-Bénite. En lien direct avec les différents moyens de transport collectif que sont le train, les bus et le métro, et parcouru de parcs relais à divers points de son tracé, le TOP – Anneau des sciences assure une intermodalité maximale, créant un équilibre entre voitures et transports en commun avec lequel aucun autre tracé ne peut rivaliser.

Cependant, le TOP-Anneau des sciences dessert sur la commune d'Oullins un quartier historique dont le devenir repose sur son extension par le réaménagement des friches SNCF. L'éventualité que l'accès au pôle multimodal d'Oullins et à la station de métro Oullins gare soit l'œuvre d'un échangeur complet et d'un pont franchissant le Rhône mettrait non seulement fin au projet de glisser d'un quartier profondément enraciné dans son histoire vers un quartier complètement ouvert aux perspectives modernes de développement durable, il condamnerait ce quartier. Le coaménagement de la partie ancienne du quartier de la Saulaie et d'un nouveau quartier ne saurait souffrir ni d'une pollution exacerbée par un afflux de voitures ni d'une défiguration par un pont chevauchant le Rhône et une partie du quartier, en attente de sa reconquête grâce au réaménagement des berges de l'Yzeron sur ses deux rives entre le pont d'Oullins et le Rhône. Situé en face du quartier de Gerland, le quartier oullinois de la Saulaie est une main tendue à l'implantation d'entreprises, d'universités scientifiques et de pôles de recherche. Il n'est donc pas envisageable ni de ruiner cette potentialité par les ouvrages évoqués plus haut ni d'étouffer le quartier existant. En conclusion, la solution mariant l'intermodalité et la multimodalité s'impose d'elle-même car elle met en cohérence et en complémentarité les différents modes de déplacement : piétons, vélos, voiture, bus, tram, métro ou TER, au lieu de les opposer.

4- Les projets alternatifs

Le TOP-Anneau des sciences, aussi structurant et dynamisant pour notre agglomération et ses habitants soit-il, risque cependant d'impacter considérablement un quartier d'Oullins, celui de la Saulaie, dont le potentiel de surface d'aménagement lié aux friches SNCF et de dynamisation économique présente un enjeu majeur pour la ville. Pour ne pas condamner le devenir de ce quartier et le réduire à une plate-forme de commodités intermodales dont les retombées positives ne bénéficieraient qu'au reste de la ville et l'isoleraient complètement et définitivement de la vie de la cité, il est essentiel que le quartier existant puisse se rénover et se développer au-delà de ses limites actuelles et qu'il puisse accueillir une école, amputée depuis plusieurs années d'une moitié de ses classes par le maire d'Oullins, des entreprises, génératrices d'emplois, des commerces et une nouvelle forme d'habitat coopératif (village en hauteur) qu'il est de notre devoir de promouvoir si nous portons une vision d'avenir pour le logement aussi. Nous encourageons donc la construction d'un demi-échangeur à cet endroit-là de l'agglomération, de manière à concilier le réaménagement du quartier et son extension. Pour ces mêmes raisons, nous soutenons le passage sous fluvial du TOP et sommes défavorables à la construction d'un pont qui déverserait sur le quartier des automobiles dont le préserverait le demi échangeur. En conclusion, le TOP-Anneau des sciences n'a de sens que s'il satisfait une solution mixte de transport, alliant réduction des temps de transport, diminution des pollutions, désengorgement des centres villes, requalification de certains quartiers et encouragement forcené à l'utilisation des transports en commun.

Le tout voitures, que nous vante le projet tracé long présenté par le maire d'Oullins, est non seulement à contre courant de la politique de déplacements et de développement des transports en commun, menée par le Grand Lyon et inscrite dans toute volonté de développement durable, il nie aussi toute possibilité d'intermodalité, prive l'agglomération d'un développement économique et condamne ses habitants à un étalement urbain, tout en leur gâchant de futures possibilités d'emplois, au plus près de chez eux. Ce projet, si l'on peut encore le qualifier ainsi, tant il relève d'un autre temps où les voies de centres villes et d'autoroutes n'étaient pas saturées et où les transports en commun étaient une aisance plus qu'un besoin, s'expose à un coût surélevé par la longueur de son tracé, au degré zéro de l'intermodalité et des transports en commun, à un surplus d'engorgement pour le centre ville d'Oullins dont le métro n'est plus accessible, pas plus qu'il ne l'est à la future station des hôpitaux Lyon Sud, à une absence de projection sur l'avenir puisqu'il ne relie pas les pôles scientifiques entre eux et donc à la négation des emplois qui pourraient être créés.

5. Conclusion :

L'urgence à agir pour sortir de nos centres-villes un trafic de transit international et national tout comme celui de trafic domicile travail dans l'agglomération n'est plus à démontrer. La réalité du quotidien vécue par les habitants en atteste.

Nous ne croyons pas à une solution unique pouvant résoudre l'ensemble des problématiques complexes que nous avons abordées dans cette contribution au débat public. Une solution exclusivement tournée sur le développement des transports en commun, par ailleurs indispensable, ne pourra jamais apporter une solution à la hauteur des

enjeux et des volumes des déplacements à prendre en charge chaque jour. La solution du tout voitures, digne des erreurs des années 60- 70, comme celle portée par le maire d'Oullins, est totalement inadaptée à la réalité de notre temps, à celle du développement durable et à celle du développement maîtrisé de notre territoire.

La solution mixte transports en commun et voirie urbaine locale s'impose et pourra seule apporter une réponse efficace à cette problématique globale. L'ignorer aurait les plus graves conséquences pour les générations futures. Dans cette solution mixte, que nous préconisons, nous affirmons avec force la priorité première aux transports en commun multimodaux et intermodaux tout comme la prise en compte des aspects environnementaux dans le projet de voirie. Nous considérons que le quartier de la Saulaie doit être étudié avec une attention particulière : les succès déjà obtenus sur le franchissement du Rhône en sous fluvial, l'idée avancée de réduire à un demi-échangeur la connexion avec la voirie constituent un progrès par rapport aux alternatives antérieures dans le traitement de ce quartier. Cependant, nous sommes attachés à ce que les enjeux de réalisation d'un nouveau quartier sur les friches SNCF et la redynamisation de la partie ancienne de la Saulaie soient intégrés à toute réflexion et décision relatives à ce projet : la construction d'un nouveau pont à cet endroit n'est donc pas envisageable. Oullins bâtira une part de son avenir sur ce secteur de la ville : les enjeux y sont donc essentiels.

6. Synthèse

Le projet de TOP-Anneau des sciences doit répondre à des impératifs :

- Désengorger nos centres-villes d'un trafic automobile devenu paralysant
- Séparer les trafics automobiles en sortant ceux de transit de toute nature du cœur de l'agglomération
- Redonner des espaces de vie et de déplacement apaisés aux habitants
- Libérer de la voirie pour améliorer et développer le réseau bus et pour faire des modes doux un mode de déplacement à part entière
- Faire le choix prioritaire de la multimodalité et de l'intermodalité maximale
- Construire un véritable projet de développement économique du territoire

Jean-Louis Ubaud, Conseiller général du Rhône, Conseiller municipal d'Oullins, Administrateur du Sytral, **Joëlle Séchaud**, Conseillère municipale, **Michel Blanc**, Conseiller municipal, **Hélène Pommeruel**, Conseillère municipale, **Isabelle Iglésias**, Conseillère municipale.

Contact :
Jean-Louis Ubaud