



CAHIER D'ACTEUR n° 20

L'Anneau des Sciences, oui mais...

ALCALY

Association ALCALY

ALCALY est une association de 110 Communes et Communautés de communes des départements du Rhône, de la Loire, de l'Isère ; ces communes sont représentées par des élus de tous bords politiques. Des grands élus, députés, conseillers régionaux ou conseillers généraux, sont également membres de l'association.

L'Association a été créée pour exprimer l'opinion des élus et des communes adhérentes sur la problématique des transports dans l'agglomération lyonnaise.

Contact :

Mairie de Saint Laurent d'Agny (69440)
La Bâtie - route de Mornant
69440 SAINT LAURENT D'AGNY
Tél. : 06 83 48 64 24
contact@alcaly.org
www.alcaly.org

Alcaly plaide pour une solution multimodale et rejette l'idée de réalisation d'un grand contournement...

Le maître d'ouvrage du projet Anneau des Sciences conditionne cette réalisation à celle concomitante d'un grand contournement de l'agglomération, à l'est ou à l'ouest de celle-ci. **Pour ALCALY, ce pré-requis n'est pas fondé** au regard du faible pourcentage de grand transit recensé sous le tunnel de Fourvière (moins de 15%), pour lequel d'autres solutions peuvent être envisagées.

C'est avant tout au niveau des flux internes constitués par le trafic d'agglomération (plus de 85%) qu'une solution - intégrant la requalification de la jonction A6-A7 sous Fourvière - doit être recherchée, et le projet Anneau des Sciences constitue incontestablement un élément de la réponse, à condition d'inscrire ce projet dans **une approche multimodale** et d'y inclure **un volet transport collectif significatif**.

Pour ALCALY, la question de la gestion du grand transit nord/sud supposé perturber la recherche d'une solution efficace, n'est pas posée à la bonne échelle, car une grande partie de ces flux n'a aucune raison de transiter par Lyon. En désaccord avec les nouvelles infrastructures évoquées par l'État, telles que le COL (Contournement Ouest) ou l'A45 (Lyon-St Etienne), **ALCALY préconise une dérivation de ce grand transit** - notamment les échanges entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique - **très en amont de Lyon et un développement volontariste du ferroutage, des solutions fluviales et maritimes**.



UNE DOUBLE FONCTIONNALITÉ À CLARIFIER...

Le projet d'Anneau des Sciences doit être analysé sous l'angle d'une **double fonctionnalité de l'infrastructure** concernant d'une part l'optimisation — par une meilleure diffusion — des entrées Ouest de l'agglomération et plus globalement des échanges Est-Ouest, et d'autre part — compte tenu de son orientation — d'une possible liaison Nord/Sud.

C'est sur ce dernier point que le maître d'ouvrage a évoqué, pour éviter le mélange des trafics, **le pré-requis de construction d'un grand contournement de l'agglomération**, laissant à l'Etat le choix entre une version Ouest, inscrite partiellement au SNIT pour 25 km et située dans une zone à la topographie compliquée, et une version Est, proposée par le Préfet de Région, qui pourrait s'inscrire dans le prolongement de l'actuelle A432.

Or, toutes les études le démontrent, **seulement 15% du trafic sous le tunnel de Fourvière est du grand transit Nord Sud.**

Par déduction, environ 85% du transit concerne du flux local qui souhaite se déplacer d'un point à l'autre de l'agglomération. Il s'agit soit du transport de marchandises, soit de déplacements des personnes, dont une bonne partie liés au travail, comme le montrent les pics de saturation enregistrés le matin en entrée et le soir en sortie sur les principaux axes.

En conséquence, la requalification de la liaison autoroutière A6-A7 par Fourvière passe d'abord et quasi exclusivement par une meilleure gestion de ces flux d'agglomération.

Compte tenu de ses caractéristiques, à l'évidence, ce trafic local devra trouver une réponse interne, évidemment indépendante de l'éventuelle construction d'un grand contournement. C'est pourquoi l'association ALCALY ne pense pas qu'une solution de « type COL », prévue sans diffuseurs, puisse participer de quelque façon que ce soit à la résolution de la problématique posée au niveau de l'agglomération.

ALCALY estime que la réalisation de cette infrastructure, située trop près du centre de Lyon (plus près que la rocade Est en certains points) et à proximité immédiate du projet Anneau des Sciences (moins de 5 km à vol d'oiseau), dans un environnement topographique contraint induisant un coût très important (on évoque 3 Milliards pour la réalisation globale...), et de nature à remettre en cause les grands équilibres de toute la frange ouest de l'agglomération (forte urbanisation induite, remise en cause de l'activité agricole, atteinte au « poumon vert » de l'agglomération...), n'aiderait pas à la résolution des problèmes de circulation de la métropole.

Pour permettre l'amélioration des déplacements et la requalification de l'axe A6/A7 dans l'agglomération, il convient de rechercher d'autres pistes.

Pour le transit local (environ 85% du trafic sous le tunnel de Fourvière) : Comme le montrent de nombreux exemples, multiplier les infrastructures sans y associer une véritable politique des déplacements ne suffit plus. C'est pourquoi, au-delà de l'optimisation de la diffusion des véhicules sur l'agglomération que propose l'Anneau des Sciences, il est indispensable de jouer la carte de l'intermodalité en renforçant de manière significative les réseaux de transport collectif.

Pour les 85% de transit local recensés sous le tunnel de Fourvière, des solutions locales doivent être recherchées et c'est là que l'Anneau des Sciences peut trouver sa justification. Cette nouvelle infrastructure devra favori-

ser les connexions entre les modes de transport et jouer un rôle d'interface multimodale.

Pour les déplacements pendulaires, un renforcement des réseaux de transports en commun et autres solutions compatibles avec les critères du développement durable (co-voiturage, aménagement de voies pour déplacements en modes doux) apparaissent comme des options à privilégier. Une voie en site propre devra être réservée sur le nouvel axe créé.

Les accès à l'agglomération par l'ouest sont essentiellement saturés le matin en entrée et le soir en sortie. Sans renforcement significatif des transports en commun, le nombre total de véhicule entrant dans l'agglomération sur ces périodes restera le même, et **le risque est de voir les difficultés se reporter d'un point d'entrée à un autre.**

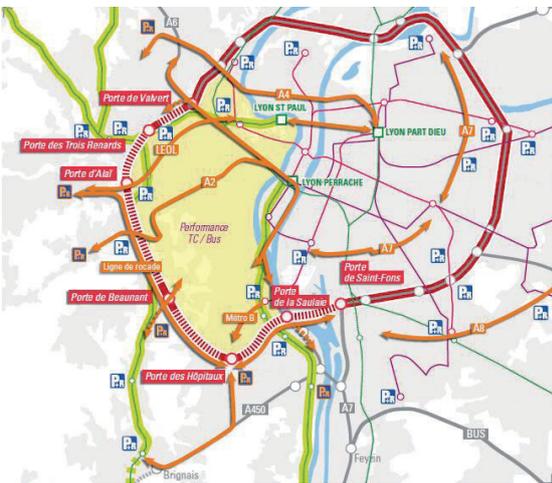
De manière complémentaire, **le détournement des trafics de véhicules particuliers se rendant dans l'Est de l'agglomération sans engorger le centre de Lyon pourra s'ordonner autour de l'Anneau des Sciences**, en particulier grâce à un accès facilité et direct à TEO et à la nouvelle liaison sud par Oullins et le boulevard Laurent Bonneval. Un bémol subsiste sur ce dernier point car ce boulevard est déjà saturé une bonne partie de la journée, et plus particulièrement aux heures de pointe. Le risque n'est pas exclu de voir les problèmes simplement déplacés sur ce nouveau point d'accès direct à l'est de l'agglomération. Une attention particulière devra être apportée à ce problème.

Pour le transport des marchandises locales, ici encore, **une meilleure répartition des entrées sur l'agglomération pourra également être favorisée par l'utilisation de l'Anneau des Sciences.**

Pour éviter les effets de coupure, préserver les couloirs écologiques et limiter les nuisances, **L'Anneau des Sciences devra être enterré au maximum.** Il conviendra par ailleurs de **traiter avec la plus grande attention les**

entrées/sorties sur les zones urbaines concernées et de mettre en œuvre les techniques les plus efficaces pour limiter les rejets de gaz sur ces points sensibles.

Enfin, concernant le choix de l'option la plus efficace, il apparaît que la version courte proposée par le maître d'ouvrage est préférable au scénario alternatif « rocade » pour éviter les mélanges de trafic qui reviendraient à détourner l'objectif de l'infrastructure. Par ailleurs, à l'évidence, cette alternative ne favoriserait pas l'approche intermodale, indispensable à l'efficacité du projet.



- Anneau des Sciences en surface / enterré
- Réseau routier existant
- Réseau de transports en commun existant
- Réseau ferré / gare existant
- Parc-relais existant
- Renforcement du réseau TER
- Mesures de renforcement des TC
- Possibilité de liaison TC
- Parc-relais en projet

ALCALY propose une alternative pour la gestion du grand transit (environ 15%) : la solution véritablement efficace consisterait à dévier très en amont de la Vallée du Rhône les flux internationaux qui transitent entre l'Europe du nord-est et la péninsule ibérique

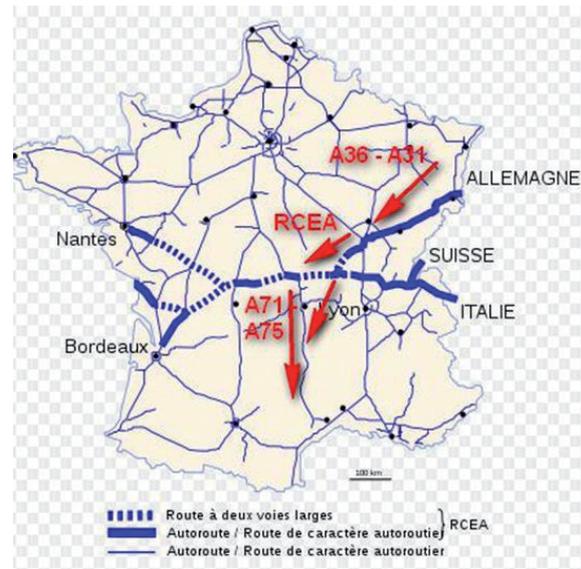
Une bonne part de ce grand transit concerne des échanges entre l'Europe du nord-est et la péninsule ibérique. Pour ALCALY ce transit n'a pas véritablement vocation à traverser la France par la vallée du Rhône déjà sursaturée, d'où l'idée de renforcer les diagonales déjà existantes afin de permettre à ce trafic parasite d'éviter l'agglomération lyonnaise très en amont, en rejoignant l'A71 par l'achèvement de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) entre Chalon sur Saône et Montmarault d'une part et/ou l'A75 par l'axe Chalon sur Saône, Roanne, St Etienne, Millau d'autre part.

Par ailleurs, l'engorgement du sillon rhodanien ne concerne pas la seule agglomération lyonnaise, mais bien tout l'axe nord-sud, avec des points névralgiques à Valence, Montélimar, Orange, puis sur l'A9.

C'est donc bien toute la Vallée du Rhône qui est concernée, et seule une approche globale au niveau national serait de nature à apporter une véritable réponse à la problématique posée, tant au niveau de l'agglomération lyonnaise qu'à celui des autres points sensibles en aval.

À noter enfin que l'État considère que la continuité autoroutière est assurée par les axes existants, même en cas de déqualification du tunnel de Fourvière.

En définitive, rechercher une réponse purement locale à un problème de transit national, voire international n'a pas de sens.



Les autres projets concernant l'agglomération ne doivent pas pénaliser le fonctionnement du futur Anneau des Sciences

Les arrivées d'autres infrastructures à proximité du périmètre de l'agglomération doivent respecter le PDU de l'agglomération et en aucun cas amplifier la saturation déjà existante sur les principaux axes d'entrée.

- Il en va ainsi de l'A89 qui doit remplir sa fonction principale de liaison transversale Est-Ouest et donc impérativement arriver beaucoup plus au nord que prévu actuellement. Cette arrivée plus au nord permettrait de ne pas engendrer un afflux de véhicules en transit sur l'Anneau des Sciences et ainsi perturber le trafic local sur le nouvel axe.
- En ce qui concerne la liaison avec St Etienne, il apparaît clairement que le projet A45, parallèle à l'A47, ne répond pas au critère d'arrivée sur l'agglomération lyonnaise évoqué ci-dessus. Pour ALCALY, un réaménagement intelligent de l'A47 existante, dès sa sortie du département de la Loire, incluant une amélioration significative de la traversée de Givors, apparaît comme une solution bien moins onéreuse et beaucoup plus efficace. Et ici encore, une arrivée beaucoup trop près de l'Anneau des Sciences induirait un mélange de trafics qui serait préjudiciable au bon fonctionnement du nouvel axe.



Les exemples désastreux du tunnel sous Fourvière (dont l'objectif était de permettre aux touristes de visiter Lyon), **la 1^{er} erreur**, et de la rocade Est (trop près du centre de l'agglomération d'où mélange des trafics), **la 2^e erreur**, devraient inciter à se méfier des fausses bonnes idées, des solutions simplistes comme le COL par exemple...



Ceux qui défendent aujourd'hui la réalisation du COL, sont-ils prêts à s'entendre dire d'ici quelques années, après les maires de l'époque, qu'ils sont à l'origine de la 3^e erreur ?

Conclusion



➡ Pour le trafic d'agglomération, **l'Anneau des Sciences peut constituer un élément de réponse au problème de l'engorgement de l'agglomération** en améliorant la diffusion des flux en provenance de l'ouest, mais **cette réalisation devra s'inscrire dans une approche multimodale** et intégrer un renforcement significatif de l'offre de transports en commun.

➡ **Le traitement du grand transit parasite doit passer par une approche nationale, plus globale et un véritable évitement très en amont de l'agglomération**, par une utilisation pertinente et optimisée de l'existant, une valorisation de certaines autoroutes peu utilisées et la mise en place de mesures incitatives fortes. Ces mesures doivent être accompagnées par **une politique volontariste en matière de report du transport des marchandises vers d'autres modes** tels que le ferroutage, les transports fluviaux et maritimes.

➡ Les arrivées sur l'agglomération de toutes les infrastructures doivent **intégrer de façon absolue les préconisations du PDU de l'agglomération**.

L'actuelle révision du SNIT est l'occasion de reposer les bonnes questions, en ne retenant que les projets véritablement utiles, et de ne pas investir dans des solutions qui dès leur conception montreront leur inefficacité.