



CAHIER D'ACTEUR n°8

L'AVENIR SE CONSTRUIT DÈS AUJOURD'HUI AVEC L'ANNEAU DES SCIENCES



Fédération du Rhône du Parti socialiste

La Fédération du Rhône du Parti socialiste, fédération départementale du Parti socialiste français, rassemble près de 4000 militants dans le département du Rhône. Forte d'un réseau de 50 sections communales, de plus de 500 élus locaux et de 8 parlementaires, elle inscrit son action et son projet au cœur du territoire rhodanien.

Contact :

Fédération du Rhône
du Parti socialiste

Premier secrétaire fédéral :
David KIMELFELD

65, cours de la Liberté 69003 Lyon
contact@partisocialisterhone.fr
www.partisocialisterhone.fr

PROPOSER UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DURABLE

L'agglomération lyonnaise est aujourd'hui une métropole européenne dynamique de près de 3 millions d'habitants. Pour garantir la solidarité entre les territoires, offrir une qualité de vie satisfaisante aux habitants de l'agglomération comme à ceux des territoires voisins et continuer à se développer, elle doit relever le défi de l'accessibilité dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire durable.

Il y a tout d'abord cette autoroute A6/A7 qui déverse chaque jour 115 000 véhicules au cœur de la ville centre, qui génère des bouchons, de la pollution, des nuisances sonores et visuelles inacceptables. Il y a ensuite un déficit d'infrastructure à l'Ouest qui génère la situation de thrombose que l'on connaît et qui conduit à engluer nos bus dans la circulation automobile. Il y a enfin la situation à l'Est qui pâtit d'une rocade saturée par le trafic de transit.

Les socialistes ont à cœur d'agir et de réparer les erreurs du passé, de conduire une politique de mobilité durable et innovante, qui articule intelligemment les différents modes de transport pour faciliter les déplacements des habitants. Notre choix est donc celui de la complémentarité des moyens de déplacement par une multimodalité et une intermodalité maximales. Faire en sorte que nos territoires et en particulier, nos pôles d'enseignement et de recherche, nos pôles de compétitivité, nos filières d'excellence et nos entreprises soient mieux reliés.



CRÉER LES CONDITIONS DU GRAND CONTOURNEMENT DE LYON

La première chose à faire c'est d'arrêter de déverser en cœur de ville des trafics qui n'ont rien à y faire, nationaux et internationaux. Comme c'est le cas aujourd'hui avec l'autoroute A6/A7 et la rocade « des villages » à l'Est, puis demain avec l'A89 et l'A45 si ces projets reprennent les mêmes logiques dans nos territoires.

Il est par conséquent indispensable que l'Etat prenne une décision à l'égard de l'A6/A7, de l'A89 et de l'A45 car le grand contournement de Lyon relève de sa responsabilité.

Le trafic de transit sera alors écarté du cœur de notre agglomération. Les collectivités pourront mettre en œuvre un projet de transformation et de requalification de l'autoroute A6/A7 en boulevard urbain apaisé, laissant ainsi une place pour les transports en commun, les vélos et les piétons. Alors que la Ville de Lyon a engagé la mutation des quartiers Confluence et Perrache, cette requalification permettra d'aboutir sur la qualité du cadre de vie de cette extension du centre ville de Lyon.

L'ANNEAU DES SCIENCES, UNE RÉPONSE JUSTE, UNE RÉPONSE D'AVENIR

La réponse portée aujourd'hui par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône est un projet global qui combine, d'une part, une nouvelle infrastructure à plus de 80% enterrée qui boucle la 1^{re} ceinture autour de Lyon en reliant Valvert au boulevard Laurent Bonnevey, d'autre part, un plan ambitieux de développement des transports en commun (près de 1 Md€ prévus) et enfin, un projet de territoire avec des opportunités d'aménagements qui redessine le territoire rhodanien.

Nous avons pu entendre les propositions d'associations environnementalistes basées uniquement sur une solution « tout transports en commun ». Cette hypothèse ne permet pas, seule, d'y arriver compte tenu des origines et destinations éparées, des densités de population et de la topographie à l'Ouest. Il suffit de regarder les investissements et difficultés constatées sur le TER à l'Ouest pour s'en convaincre. Pragmatiques, nous refusons de faire de ce débat public une confrontation d'idéologies, mais nous souhaitons vraiment, réellement, et concrètement apporter des solutions crédibles.

S'agissant des transports en commun, le projet de l'Anneau des Sciences comprend un prolongement de métro jusqu'aux hôpitaux Lyon Sud, de nouvelles lignes de bus, une amélioration de la performance des bus actuellement englués dans la circulation automobile, la création ou l'agrandissement de parkings relais et une meilleure interconnexion avec les TER. Cela s'inscrit dans la politique structurante de transports en commun et d'intermodalité que nous soutenons, pour lutter contre l'étalement urbain et faciliter les déplacements.

LE SCÉNARIO ROCADÉ, LE RISQUE DES CONFUSIONS

Un autre tracé est proposé au débat public, il s'agit « du scénario Rocado ». Il comprend une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant. Il vise à se connecter à une A45 déjà saturée, à se raccorder au BUS (RD301) et à la Rocado Est dont chacun connaît la situation, avec par conséquent le risque majeur d'une confusion des trafics locaux, nationaux et internationaux. C'est avant tout une vision différente du développement de l'agglomération et un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon. Elle se traduirait inévitablement par une augmentation de l'étalement urbain vers le grand Est et une pression accrue sur la trame verte de l'Est lyonnais.

Ce scénario rocade est également moins performant en termes d'intermodalité, puisqu'il n'a qu'un seul point de connexion avec le métro B aux hôpitaux sud et ne dessert pas le pôle multimodal de la Saulaie.

Pour ces raisons, ce tracé n'est donc pas porté par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône.



L'HYPOTHÈSE BUFFET : L'IMPASSE D'UN AUTRE TEMPS

Le Maire d'Oullins, porte une autre version du tracé du TOP. Cette proposition est celle du « tout voiture » des années 60 ou 70, cause de la situation de saturation du trafic que nous subissons aujourd'hui. Par un tracé long et plus éloigné de l'agglomération le mélange des trafics locaux, nationaux et internationaux sera maximal, l'étalement urbain sera renforcé et les temps de déplacements augmentés.

Ce tracé est aussi la négation totale de l'intermodalité, en effet aucune connexion n'est prévue avec les transports en commun (métro, gare bus, gare TER ou parcs relais) ce qui pour nous est primordial pour construire l'agglomération de demain.

Pour ces raisons cette hypothèse n'a pas été retenue comme variante inscrite dans le débat public.

UN PROJET QUI PREND EN COMPTE L'EST LYONNAIS ET QUI RECONNECTE OULLINS ET LE SUD-OUEST LYONNAIS

Les bénéfices du projet pour l'Est de Lyon existent réellement puisque le projet impose de la part de l'Etat la réalisation d'un grand contournement de Lyon qui se traduira par une réduction du trafic de transit qui emprunte aujourd'hui la rocade Est, initialement dénommée des Villages, en moyenne à 30 %. C'est donc un bénéfice réel et significatif pour ces territoires.

Ce sera un réel bénéfice en termes d'accessibilité, de bruit et de qualité de vie.

Un réseau de transports en commun urbain (TCL) développé et renforcé (800 M€) (exemples : Lyon 7, Gerland, Saint-Fons...), avec notamment la réalisation des projets de transports en

commun A7 entre Gerland (Debourg) et Villeurbanne (La Doua) et A8 entre Saint-Fons et Vaulx Village.

Un projet qui améliore les relations entre les pôles de compétitivité, les centres de recherches, les universités, les zones d'activité (exemples : Villeurbanne/La Doua, Vaulx-en-Velin/ENTPE, Lyon 8/Manufacture des Tabacs, Lyon Est Santé, Bron Portes des Alpes, Gerland...).

Un projet qui s'inscrit dans le désenclavement du Sud-Ouest lyonnais en connectant directement des quartiers en développement comme La Saulaie à Gerland, et en tenant compte des contraintes des plans de préventions des risques technologiques (PPRT) par un franchissement sous-fluvial permettant de prendre en compte le développement des quartiers Confluence et de la Saulaie avec une bonne accessibilité.

LE PARTI SOCIALISTE SE MOBILISE AUSSI POUR UN PROJET DURABLE ET IN- TERMODAL COHÉRENT

La nouvelle infrastructure sera totalement enterrée, hormis les portes d'accès. 9 kilomètres d'autoroutes en ville seront supprimés dont 7 à ciel ouvert en plein cœur.

Une articulation pertinente des différents modes de transports est proposée grâce au projet d'Anneau des Sciences, en combinant l'usage de l'automobile, avec un développement ambitieux des transports en commun urbains (bus, métro, tramway), le réseau de transport express régional (TER) et les modes doux.

Le projet d'anneau des sciences apporte un gain significatif en termes d'accessibilité, de qualité de vie et de qualité de l'air.

Une part importante est accordée au projet de territoire avec des opportunités d'aménagements (comme sur la partie couverte du boulevard de Valvert - aujourd'hui enclavé et à ciel ouvert) qui pourra redonner du lien et créer des espaces verts accessibles au plus grand nombre.

LANCER DE GRANDS CHANTIERS POUR CRÉER DE L'EMPLOI ET SOUTENIR LA COMPÉTITIVITÉ DU TERRITOIRE

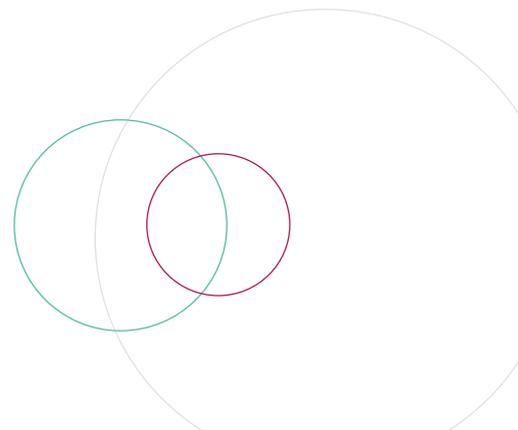
Ce projet d'Anneau des Sciences met notamment en évidence des points forts autour des filières d'excellence que sont les sciences de la vie, les clean-techs et l'université.

Ceci, au service de l'économie locale, la création de valeur dans les zones industrielles et économiques, au bénéfice d'une attractivité européenne où les relations entre les grandes villes et agglomérations prennent de l'ampleur.

Le boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL) a eu un impact significatif sur le développement économique, notamment sur la période de 1997 à 2011 :

- Lyon 9^e : + 5634 emplois créés (x 1,5 soit + 50 %) et + 737 établissements créés (x 1,5 soit + 46 %)
- Vaise-Industrie : + 2450 emplois créés (x 2,1 soit + 108 %) et + 155 établissements créés (x 1,7 soit + 65 %)
- Saint-Clair : + 2985 emplois créés (x 4,1 soit + 314 %) et + 154 établissements créés (x 2 soit + 100 %)

Alors que le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences, environ 400 commerces et services sont recensés pour le scénario Rodeo contre 1800 pour l'Anneau des Sciences, et de l'ordre de 200 industries dans le scénario Rodeo et 500 environ pour l'Anneau des Sciences.



Conclusion



➡ Nous défendons une vision réaliste et efficace d'un développement de notre agglomération. Nous affirmons que les solutions monomodales, « tout voiture » ou « tout transport en commun », sont des solutions dépassées qui ne pourront que conduire à l'aggravation une situation déjà fortement dégradée : thrombose automobile, pollution du cœur des villes, affaiblissement économique et donc perte d'emplois.

L'Anneau des Sciences est un projet de déplacement et de développement indissociable de la combinaison des différents modes de transport (piétons, vélos, voitures,

bus, tramways, métro, tram-train, TER...). La multimodalité, l'intermodalité et la création d'un vaste réseau de parkings relais ceinturant l'agglomération sont les piliers de la solution que nous défendons car seule porteuse d'un projet de croissance, d'aménagement des territoires et de qualité de vie digne du 21^e siècle, celui du développement durable.

L'Anneau des Sciences est donc un outil de solidarité, de développement économique et d'aménagement de territoire durable qui reçoit tout le soutien de la Fédération du Rhône du Parti socialiste.