



CAHIER D'ACTEUR n° 25

Un véritable projet d'avenir pour l'agglomération

Fédération des Entreprises du Bâtiment et des Travaux Publics du département du Rhône

Syndicat professionnel créé en 1863, notre Fédération départementale regroupe près de 800 entreprises du Bâtiment et des Travaux Publics sur le Rhône représentant 30 000 salariés. Elle possède 5 implantations territoriales dans le département. Plus de 50 % de nos entreprises emploient moins de 10 salariés. Les missions de notre fédération départementale consistent à représenter, défendre, promouvoir les métiers et servir les entreprises. Nous tenons également à être acteur de l'aménagement de notre territoire.

Contact :

Gilles Courteix, Président
de la Fédération BTP Rhône
23, avenue Condorcet
69100 Villeurbanne

Tél. : 04 72 44 15 00

Fax : 04 72 44 15 01

btprhone.sg@btp69.com

www.btp-rhone.ffbatiment.fr

Une opportunité de rééquilibrage du développement de l'aire urbaine

Nos entreprises cherchent à optimiser leurs déplacements et ont de plus en plus besoin de mobilité.

Afin de développer notre activité et l'emploi, nous sommes particulièrement intéressés par la qualité de la desserte et des équipements qui y contribuent.

En effet, nos entreprises sont majoritairement des entreprises de moins de 20 salariés (493 entreprises) dont la zone de chalandise se situe pour l'essentiel à proximité de leur siège.

Nos métiers s'apparentent dans leurs exigences à des activités de service qui nécessitent réactivité et rapidité d'intervention. Le projet d'Anneau des Sciences est donc tout à fait pertinent en termes d'accessibilité. Nos métiers se caractérisent par une multitude de chantiers qui doivent être accessibles par toutes les entreprises, par leurs salariés, par leurs véhicules et par leurs fournisseurs.

Cela génère une multiplicité de besoins en termes de transports (du transport lourd jusqu'au véhicule de société) et de mobilité avec des trajets domicile / siège, domicile / chantier ou siège / chantier. Nos entreprises doivent aussi pouvoir travailler sur la totalité de l'agglomération.

Aujourd'hui, le constat est simple : « l'Ouest de l'agglomération est victime d'un enclavement et d'une asphyxie auxquels il faut impérativement remédier ». Ce projet représente une nécessité et une véritable opportunité pour le développement de l'aire urbaine et de la confluence.



QUELS ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET D'ATTRACTIVITE POUR L'AGGLOMERATION ?

BTP Rhône partage les enjeux liés à la réalisation de l'Anneau des Sciences pour l'Ouest lyonnais et la métropole à l'horizon 2030.

En effet, le secteur Ouest de l'agglomération est victime d'une forme d'enclavement.

Cette situation est particulièrement vraie pour les déplacements des nombreux véhicules utilisés par la profession, dont les trajets jusqu'aux chantiers ou les rotations sont fortement pénalisés en cas de trajet vers l'Ouest de l'agglomération ou de l'Ouest vers d'autres secteurs.

L'absence d'un bouclage du périphérique crée une sclérose grandissante sur toute la partie Ouest de l'agglomération en raison d'un réseau routier vieillissant et d'un déficit en matière de transport collectif.

Cette situation est même devenue dissuasive en matière d'échanges économiques et d'implantation dans cette partie de l'aire urbaine. Certaines entreprises ne souhaitent plus travailler ou s'implanter dans l'Ouest de l'agglomération en raison des temps de trajet ou de transport et de coûts extrêmement pénalisants.

Une réponse uniquement en termes de transport collectif ne peut pas répondre à ce besoin.

Autre phénomène, l'autoroute A6-A7 est maintenue dans la presque île avec un trafic journalier de l'ordre de 115 000 véhicules par jour. Cette situation n'est plus admissible aujourd'hui en plein cœur de ville. La requalification de l'emprise de l'autoroute pourrait libérer des fonciers permettant de réaliser des aménagements et redonner un véritable dynamisme à cette partie de la presque île.

L'Anneau des Sciences est également une opportunité pour mettre en place une véritable complémentarité des modes de transport (tramway, métro, bus et route). Cette accessibilité tout mode est incontournable pour faire face au besoin en déplacements de demain.

Prendre en compte les besoins en déplacements et ouvrir de nouvelles possibilités de croissance pour les entreprises de l'Ouest de l'agglomération.

L'enclavement est un frein au développement économique. Réaliser l'Anneau des Sciences, c'est ouvrir de nouveaux marchés aux entreprises avec de nouvelles accessibilités et améliorer qualitativement leurs prestations (gain de temps, économies, compétitivité...).

Faciliter l'accès des entreprises à la dynamique de croissance de l'agglomération

Les entreprises de l'Ouest de l'agglomération ont moins bénéficié de la dynamique de croissance de l'agglomération. Par exemple, le Sud-Ouest n'a pas eu accès aux pôles d'innovation comme la Doua ou Vaise.

Développer l'offre de transports collectifs avec une meilleure densité et diversité

La refonte de l'offre bus n'a pas eu l'impact escompté et n'est en tout état de cause pas à la hauteur du besoin. La mixité des moyens de transport et la densité d'utilisateurs permettraient la mise en place d'axes forts de desserte par transport en commun. La séparation des flux de transit et d'échanges permettra également de repenser l'offre bus. Le déficit actuel en transport en commun pénalise par exemple particulièrement l'apprentissage pour nos métiers.

Relier efficacement l'Ouest avec les grands équipements de l'agglomération

Les liaisons vers les grands équipements de l'Est de l'agglomération (l'aéroport de Saint Exupéry, l'aéroport de Bron ou Eurexpo par exemple) ou vers le centre d'affaires de la Part-Dieu ne sont pas satisfaisantes. L'amélioration de la connexion avec le Port Edouard Herriot serait également un avantage pour notre profession dans la perspective du développement du transport fluvial.

Assurer l'accueil de 20 000 personnes supplémentaires et de nouveaux services

L'Ouest de l'agglomération compte 200 000 habitants et devrait en accueillir 20 000 de plus en 2030. L'attractivité du secteur nécessite de développer l'offre de transport dans cette partie de l'agglomération, afin d'absorber le surcroît de déplacements. Or, les voiries existantes et le réseau de transport collectif ne seront pas aptes à faire face à ces nouveaux besoins.

PAS DE METROPOLE, SANS PROXIMITE

Le projet répond-il aux besoins et aux enjeux de l'Ouest lyonnais ? BTP Rhône répond très clairement : oui.

Ce projet répond aux principales orientations de développement de l'agglomération aux échelles locale et métropolitaine. Il s'intègre dans une logique globale visant à séparer transit et déplacements de proximité. Il pose comme préalable le règlement de la question du contournement de Lyon par l'État.

En reliant toutes les polarités urbaines et économiques et en renforçant l'offre de transport multimodale, l'Anneau des Sciences créera de la valeur dans l'agglomération.

➡ Les gains estimés (Source CCI de Lyon)

270 millions d'euros par an de gain de performance économique pour l'ensemble de l'agglomération 150 euros de gain par actif chaque année (accès à un emploi ou à un service)

96 % du gain sur le SCOT (30 % sur Lyon Villeurbanne)

En harmonisant le développement de l'Ouest lyonnais avec celui du reste de l'agglomération, il contribue à améliorer la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire.

Il apporte une meilleure fiabilité des échanges dans l'axe Est-Ouest mais aussi Nord-Sud.

Il donne beaucoup plus de mobilité aux entreprises et de l'activité dans de nouvelles zones géographiques.

➡ Retour d'expériences du Boulevard Périphérique Nord (TEO)

Les secteurs situés sur la partie Nord-Ouest du territoire ont bénéficié d'une meilleure accessibilité à l'Est et au centre de l'agglomération. Le quartier de Vaise a gagné 5600 emplois et 737 établissements. Le chiffre d'affaires des commerces a plus que doublé. Les quartiers de l'Industrie et de Saint-Clair accueillent aujourd'hui de nombreuses entreprises.

L'objectif est de construire un projet de territoire cohérent reliant des pôles scientifiques et économiques. L'Anneau des Sciences permet d'associer et de développer équipements scientifiques ou médicaux et grands projets urbains. Les différents campus scientifiques (Gerland, Ecully Lyon Ouest et la Doua) pourront également coopérer de manière plus efficace en étant mieux reliés. Le quartier de la Confluence bénéficiera d'une

offre de transport collectif accru, qui participera à sa meilleure accessibilité et à la création d'un accès viaire libéré de 50 % du trafic de l'axe A6-A7.

➡ Une réponse pertinente aux dysfonctionnements actuels

En proposant un véritable projet d'aménagement urbain autour d'une nouvelle offre de transport multimodale.

En séparant le transit et les échanges, le projet permet la requalification de l'axe A6-A7 en répartissant les flux et en particulier les échanges qui concernent pour 50 % d'entre eux l'Ouest de l'agglomération.

En proposant un ouvrage à 80 % en souterrain assurant une bonne diffusion sur le territoire.

En sortant l'Ouest lyonnais de son enclavement, qui est un frein à l'implantation et au développement des entreprises.

UN PROJET ALTERNATIF EXISTE-T-IL ?

Les avantages comparatifs du scénario Rodeo ne sont pas démontrés pour le développement des zones industrielles de l'Est. La desserte de la Vallée de la Chimie bénéficie de la Porte de Saint-Fons dans le scénario Anneau des Sciences.

En revanche, le scénario Rodeo présente trois limites :

- Un mélange des flux de circulation de transit et d'échanges.
- Une liaison moins efficace entre industries et sciences.
- Une densité 3 à 4 fois moindre qui ne favorise pas le développement d'une offre en transport collectif.
- Un développement freiné pour les projets économiques et urbains clefs comme Gerland, la Saulaie, Hôpitaux Sud ou le Port Edouard Herriot.

Une alternative, selon un scénario tout transport en commun, n'apparaît pas réaliste, compte tenu de leurs limites à absorber l'augmentation des déplacements (+ 2,3 % des déplacements entre 1995 et 2006) et à répondre à la dispersion des flux. En ce qui concerne nos activités, cette solution ne répond pas à une grande partie de nos besoins en matière de déplacements.

➡ 7 portes irriguent le territoire avec plus d'efficacité pour le scénario Anneau des Sciences

Avec un bouclage sous fluvial, qui permet de préserver le port Edouard HERRIOT, tout en améliorant son accessibilité, le scénario Anneau des Sciences apparaît comme celui qui dessert la plus grande densité d'activités.

Pour notre profession, le projet Anneau des Sciences doit pour réussir répondre à trois attentes prioritaires exprimées par les entreprises :

- améliorer l'accessibilité,
- réduire les temps de trajet,
- avoir un coût acceptable.

Le projet doit également souligner l'attrait stratégique de la distribution urbaine, c'est-à-dire étudier en amont les connexions par rapport au tissu urbain pour maintenir la fonction de circulation et les itinéraires. Cette amélioration passe par une révision générale des plans de circulation.

Le débat public doit permettre de mettre en avant le rôle stratégique du projet pour l'ensemble de l'agglomération : SCOT, PRES, collaboration sciences - industries, compétition des métropoles et attractivité.

Conclusion



➡ LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE DE L'OUEST DE L'AGGLOMÉRATION ET DE LA MÉTROPOLE EST FREINÉ PAR UNE ABSENCE DE BOUCLAGE DU PÉRIPHÉRIQUE ET D'UNE BONNE DIFFUSION DES FLUX.

Cet aménagement sera durablement porteur d'activités, de services et d'emplois.

BTP Rhône voit dans l'Anneau des Sciences un véritable moteur :

- dans le domaine des échanges, qui est l'objectif premier des entreprises de notre secteur d'activité et en matière de fonctionnalité avec une bonne irrigation du territoire,
- en créant un ouvrage souterrain desservant des secteurs à forte densité et potentialité de développement,
- un investissement porteur de retombées économiques avec des effets bénéfiques pour l'ensemble de l'agglomération.

Les avantages mis en avant :

N° 1 : Temps de trajet amélioré et désengorgement local.

N° 2 : Ouverture de nouveaux marchés et accessibilité à l'ensemble de l'agglomération.

N° 3 : Diminution des coûts.

N° 4 : Liaison avec les chantiers ou avec d'autres sites.

N° 5 : Élargissement du bassin de recrutement et des relations avec les campus et les laboratoires.