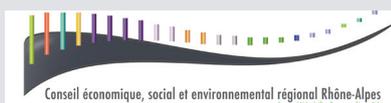




CAHIER D'ACTEUR n° 5

L'ANNEAU DES SCIENCES : UNE DES CLÉS POUR RÉSOUDRE LA QUESTION DU NŒUD LYONNAIS ET PRÉVENIR UN RISQUE DE DÉCLIN DE RHÔNE-ALPES



CESER (Conseil économique, social et environnemental)

Le CESER concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des avis (saisines) et contributions (autosaisines).

Elle est représentative de la vie économique et sociale de la région.

Expression de la société civile dans toute sa diversité, les propositions du CESER éclairent les choix des décideurs régionaux.

Contact :

Nancy Piegay assistante de direction et communication

CESER Rhône-Alpes
8 rue Paul Montrochet CS90051
69285 LYON cedex 02

Tél. : 04 26 73 49 73

Fax : 04 26 73 52 12

ceser@rhonealpes.fr

www.ceser.rhonealpes.fr

ENGAGER L'ANNEAU DES SCIENCES EN TOUTE HYPOTHÈSE

Réunis dès février 2009 à l'initiative du CESER lors d'un colloque consacré aux grandes infrastructures de transport, les acteurs socio-économiques de Rhône-Alpes avaient souligné combien désaturer le nœud routier lyonnais constitue une toute première priorité.

L'assemblée socioprofessionnelle rappelle sans relâche l'intérêt de combiner :

- un contournement autoroutier d'évitement du transit par l'Ouest, maillé avec l'A89 et l'A45
- le bouclage du périphérique pour les flux urbains et périurbains, dont Lyon ne saurait se passer pour attirer des fonctions supérieures et redevenir une métropole de premier rang, comme au 16^e siècle, au bénéfice de l'ensemble des territoires de Rhône-Alpes.

Le CESER Rhône-Alpes a adopté le 7 décembre 2012 une contribution soutenant la proposition du Grand Lyon sur l'anneau des sciences, en soulignant :

- ses atouts pour écouler flux routiers et transports collectifs, à l'aide de parcs relais performants
- son intérêt pour la mise en réseau des pôles scientifiques, ou des pôles économiques tels que le port de Lyon
- ses potentialités d'insertion environnementale, grâce à un enfouissement à 80%
- ses qualités de limitation de l'étalement urbain et d'ouverture de « portes urbaines ».

Tout en réitérant sa demande d'un contournement autoroutier d'évitement, complémentaire, le CESER souhaite que l'Anneau des Sciences soit engagé en toute hypothèse.

Bruno LACROIX

Président du Conseil Économique, Social et Environnemental Rhône-Alpes

UN DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE À LA SATURATION DU NŒUD ROUTIER LYONNAIS, DÉPASSANT LARGEMENT L'INTÉRÊT LOCAL

Une attente du CESER depuis longtemps.

Pour le CESER, résoudre la question du nœud routier lyonnais constitue la première priorité régionale en matière d'infrastructures pour prévenir un fort risque de déclin économique et social de Rhône-Alpes, en engageant de manière complémentaire :

- le délestage des flux méridiens de transit par un itinéraire par l'Ouest de l'agglomération, bien maillé avec l'A89 et l'A45,
- la fluidification et la hiérarchisation des flux urbains et périurbains par le bouclage d'un périphérique, dont Lyon est la seule agglomération de taille européenne à être dépourvue.

Pour une métropolisation réussie

Résoudre la problématique du nœud routier lyonnais est primordial pour préserver à Lyon son tissu économique et social et ses chances de développement de fonctions métropolitaines supérieures. L'enjeu est celui de Lyon et aussi celui de Rhône-Alpes.

L'avenir des territoires de Rhône-Alpes passe par une métropolisation réussie autour de fonctions majeures indispensables pour s'insérer dans l'économie mondiale, dans une logique de réseau maillé.

Lyon ne peut pas espérer, sans le territoire qui la nourrit, redevenir la métropole de premier rang qu'elle était à la Renaissance.

LE CESER PARTAGE LES ENJEUX ET OBJECTIFS FIXÉS PAR LE GRAND LYON

1 Accorder une priorité aux pôles de recherche, enseignement supérieur, innovation et industrie et à leur mise en réseau ; le développement économique étant à la base de toute stratégie territoriale.

2 Adapter le réseau de communications :

- à la forte croissance de population et d'emploi attendue pour l'agglomération ;
- à un socle industriel puissant et bénéficiant d'innovations de premier plan, mais soumis à une vive concurrence internationale et à une raréfaction foncière.

3 Retenir un modèle de développement urbain multipolaire en réseau, l'étalement urbain devenant de plus en plus contreproductif par rapport à la métropolisation.

4 Privilégier une multimodalité laissant jouer son rôle, dans son créneau de pertinence, à chaque mode de transport et à chaque type d'aménagement, pour une performance globale. Le nombre et le dimensionnement des parcs-relais seront essentiels au succès d'une politique de transports collectifs.

5 Réduire l'enclavement et la déficience d'effet réseau pour les bassins de vie et d'activité de l'Ouest / Sud-Ouest lyonnais, où se concentrent un CHU, près de 100 000 emplois et plusieurs leaders mondiaux.

6 Rompre avec le mélange des flux de transit et des flux locaux, source d'une congestion croissante, exacerbée dans l'Ouest lyonnais, et générale à l'heure de pointe ou dès le moindre événement ponctuel.

7 Pour faire face au trafic attendu en 2030 de 120 000 à 130 000 véhicules par jour sur l'axe A6-A7 (alors que les flux quotidiens moyens actuels atteignent 115 000 v/j sous Fourvière et 100 000 v/j sur la rocade Est), et prévenir la thrombose et le déclin d'une agglomération non dénuée d'atouts pour devenir une métropole de rang élevé à l'échelle internationale, il faut agir sans délai.

8 Satisfaire les quatre objectifs du SCOT de l'agglomération à l'horizon 2030 en matière de mobilité : requalifier l'autoroute en boulevard urbain le long du Rhône, avec un trafic ramené à moins de 50 000 véhicules/jour ; offrir à l'Ouest un système de déplacements efficace ; mettre en réseau les pôles économiques et universitaires ; développer des projets ambitieux dans l'Ouest et le Sud-Ouest lyonnais (Oullins-Saulaie, Hôpitaux Sud).

Pour le CESER, réduire la place de la voiture sur la voirie existante passe par un dégagement préalable de capacités de circulation sur une voirie routière nouvelle ou par le renforcement de l'offre de transports collectifs et de covoiturage, sauf à risquer davantage de congestion, de pollution, et de déprise économique et sociale.

9 S'adapter aux réalités topographiques de l'Ouest lyonnais.

Le relief offre l'attractivité paysagère, mais complique la densification de l'habitat et de l'emploi, et impose une voirie au profil sinueux et pentu. Force est ainsi d'exclure la multiplication de lignes fortes de transports collectifs urbains en site propre, même avec des investissements importants, sans disposer d'une nouvelle infrastructure routière affranchie en partie de la contrainte liée au relief.

La rénovation des 3 branches du réseau ferré de l'Ouest lyonnais engagée par la Région à hauteur de 300 M€ permettra un doublement du trafic (de 6 500 voyages/jour à 13 000 voyages/jour), et des fréquences améliorées (15 000 voyages/j), à une échelle sans rapport avec les 700 000 déplacements quotidiens des habitants de l'Ouest lyonnais.

Des aménagements lourds de corridors supplémentaires de transport urbain par rapport à ceux prévus dans le SCOT (tramway ou bus en site propre intégral), ne peuvent être obtenus sans disparition de voiries routières, sans coûts très importants d'exploitation et déséquilibre financier de l'autorité organisatrice. Ils gagneraient peu de clientèle, et déléteraient peu de trafic sur l'axe A6/A7.

LE CESER DEMANDE L'ENGAGEMENT DU SCÉNA- RIO ANNEAU DES SCIENCES EN TOUTE HYPOTHÈSE

Cette liaison routière a aussi une finalité urbanistique globale

Le projet intègre une préoccupa- tion environnementale

Son enfoncement sur 80 % de son parcours évite les effets de coupure, dans l'esprit d'une trame verte, préserve les corridors écologiques, et réduit les nuisances sonores.

Il affiche une ambition écono- mique et urbaine

- Joindre l'ensemble des pôles scientifiques de l'agglomération et constituer un levier du développement. Le Grand Lyon souligne à juste titre que les donneurs d'ordre internationaux ne peuvent pas « miser demain sur des sites mal desservis, enclavés, reliés au reste de l'agglomération par un lacs de routes secondaires passant par les centres villes » et qu'il faut constituer des « masses critiques de compétences et de moyens ». Un écosystème d'innovation doit émerger pour préserver l'attractivité, les fonctions métropolitaines, les pôles de compétitivité, ...
- Offrir une opportunité de développement de « portes urbaines », organisant l'espace, et permettant l'irrigation des territoires adjacents, l'aménagement d'espaces publics de qualité... Il est intéressant notamment d'intégrer la Saulaie à l'aide d'un nouveau pont urbain relié à Gerland, de deux parcs-relais, du prolongement de la ligne B du métro, à compléter selon le CESER par une liaison métro avec la Presqu'île.
- Desservir le port Édouard Herriot, primordial pour le fret fluvial rhodanien et pour la vie économique de l'agglomération, revêt un intérêt particulier.

Et l'hypothèse de rocade éloignée du centre-ville à l'Est de l'agglomé- ration ?

Elle compromettrait les fonctionnalités de mise en réseau des pôles économiques et scientifiques, générerait un fort risque d'étalement urbain consommateur de terres agricoles, et pénaliserait la desserte par transports collectifs d'un tissu urbain plus diffus.

L'Anneau des Sciences est indispensable et urgent, quel que soit l'avenir des projets de contournement autorou- tier d'évitement, par ailleurs nécessaire.

Il faut à la fois écouler les flux de transit, et ceux liés à l'agglomération

La part du trafic routier moyen quotidien de transit (10 à 15 %) est minoritaire. Mais les trafics de pointe en période de vacances et le nombre de jours de paralysie sur l'autoroute de la Vallée du Rhône augmentent sans cesse. Le CESER souligne donc **depuis avril 2009 l'urgence d'une solution capacitaire de contournement autoroutier Nord-Sud par l'Ouest de Lyon**, comme d'une desserte acceptable de la Loire par l'A89 et par l'A45 ; tous projets relevant d'une décision de l'État à ne plus différer. Le CESER approuve par ailleurs les options proposées par le Grand Lyon et le Département du Rhône de « barreaux autoroutiers » au Nord (A89 - A46 Nord) et au Sud (près de Givors) évitant une convergence sur l'axe A6-A7 et le cœur de l'agglomération.

Le CESER est attaché à la réali- sation de l'ensemble des projets de la compétence de l'Etat et des collectivités territoriales pour traiter la question du nœud lyonnais...

Une cohérence est indispensable entre ces projets, avec une séparation entre trafics d'agglomération et de transit.

... mais n'admet pas que « la décision de l'État sur un grand contournement de Lyon condi- tionne la réalisation de l'Anneau des Sciences ».

La décision d'un maître d'ouvrage ne doit en aucun cas être subordonnée à celle d'un autre, au risque de bloquer l'ensemble du processus.

L'anneau des sciences peut être un « ring » efficace...

En captant 55 000 à 70 000 véhicules/j en 2030, la nouvelle infrastructure permettrait de ramener 40 000 à 50 000 véhicules/j le trafic moyen sur la section Ecully - Oullins, autorisant ainsi sa transformation en boulevard urbain.

Le CESER apprécie la dynamique nouvelle permise par le projet en faveur des transports collectifs urbains, voire interurbains (autocars), et du covoiturage :

- à l'aide de parcs relais positionnés le plus en amont possible des portes du nouveau « ring »,
- grâce à la possibilité d'utiliser la nouvelle infrastructure par des bus express à haut niveau de service, compétitifs en fiabilité, régularité et temps de parcours, ce qui permettrait alors de stabiliser globalement le trafic VL.

... mais les études futures de- vront éclairer certains points

Un tunnelier permet de forer sur un diamètre de 18 m, ce qui autorise l'étude d'une utilisation de l'ouvrage par d'autres équipements, dans une perspective de long terme.

En première estimation, le coût global du projet pourrait générer un besoin de financement de l'ordre de 75 M€/ an sur une durée de 30 ans, pour chacune des deux collectivités Département et Grand Lyon.

Le CESER demande un projet optimisant les contributions financières complémentaires, sans omettre des formules de péages suffisamment attractives pour éviter tout report de trafic sur la voirie secondaire.

Conclusion



Pour le CESER, résoudre la question du nœud routier lyonnais est prioritaire pour prévenir un fort risque de déclin économique et social de l'ensemble de Rhône-Alpes. Il faut réaliser en complémentarité et sans subordination de l'un à l'autre :

- **le contournement autoroutier par l'Ouest de Lyon pour le transit, relevant de l'État, en articulation optimisée avec A89 et A45 ;**
- **le bouclage du périphérique lyonnais par « l'Anneau des Sciences » proposé par le Grand Lyon.**

Ce bouclage est indispensable pour écouler les flux routiers locaux, pour développer une nouvelle dynamique favorable aux transports collectifs, et constituer un projet urbain global.

Le CESER apprécie les principes envisagés de mise en réseau des pôles économiques et scientifiques, d'enfouissement de l'ouvrage à 80 % facilitant l'insertion environnementale, d'intégration urbaine des portes d'accès, de développement de parcs-relais de grande capacité. Pour anticiper l'insertion d'autres infrastructures et maximiser les chances de réalisation de l'Anneau des Sciences, les études à venir devront analyser toutes les hypothèses de mutualisation des aménagements d'ouvrages dans un même tunnel, et des contributions financières.

