



Enseignements du forum de discussion 25/03/13 – 06/04/13 437 avis et 275 commentaires

Ces enseignements portent sur les 55 nouveaux avis et 20 nouveaux commentaires publiés entre le 25 mars et le 6 avril 2013. Les thèmes les plus discutés durant le débat sont la mobilité et les modes de vie, l'aménagement des territoires et les autres solutions. Le thème « débat public » a également été l'objet de nombreuses interventions depuis le 25 mars.

Aménagement des territoires

Entrée sud-ouest de Lyon

Une habitante de Pierre-Bénite fait part de son inquiétude quant à l'avenir de sa ville si le projet était réalisé. Elle craint surtout la pollution atmosphérique et ses effets délétères sur les populations de Saint-Genis-Laval, Oullins ou Pierre-Bénite. Regrettant l'absence du maire de sa ville lors des réunions publiques, elle plaide pour une solution axée sur les transports en commun et dénonce le « chantage » consistant à conditionner le prolongement du métro à la réalisation du projet (A410). Des recommandations sont par ailleurs formulées pour que l'échangeur de Beaunant s'insère le mieux possible dans son environnement (A398).

Requalification de l'A6/A7

La requalification demeure un aspect apprécié du projet (A437, A412, A393). Un participant demande en outre à ce qu'elle soit réalisée sans attendre, pour des raisons de santé publique et de cadre de vie. Il énonce plusieurs propositions pour réduire la circulation sur l'axe en vue de ce déclassement (A397).

Coût et financement

Des internautes s'insurgent contre un projet coûteux dont les moyens de financement auraient pu être plus efficacement consacrés au développement des transports en commun (A427, A416, A405, A380, A424, A436, A401). Un autre appelle au passage à un « plan B » transports en commun car « l'Anneau des sciences et le COL sont in finançables » (A409). Des participants voient quant à eux dans l'Anneau des sciences « une opportunité de repenser les déplacements urbains au profit d'une ville plus durable » : ils proposent pour cela de mettre en place, dans un premier temps, un péage d'infrastructure avec tarification différenciée puis, dans un second temps, un péage urbain adapté à la population et aux enjeux de développement durable (A386).

Mobilité et modes de vie

Circulation automobile

Plusieurs internautes prennent position en faveur du projet Anneau des sciences, dont ils attendent une amélioration de la circulation automobile (A435, A431, A430, A429, A420). Un habitant d'Oullins met en garde contre l'accroissement des difficultés de circulation sur Laurent Bonnevey en cas de mise en place de l'Anneau des sciences, et suggère de densifier le réseau de transport en commun plutôt que de créer de nouvelles



voies routières (A394) : « Quand on doit se déplacer dans Paris, on ne se pose pas la question, on prend les transports en commun ! A Lyon, si on se déplace d'ouest en est, on n'a pas le choix, c'est la voiture. »

Contournement autoroutier de Lyon

Des internautes des communes du pays de l'Ozon font part de leur inquiétude vis-à-vis de la potentielle réalisation d'un « contournement est » sur leurs territoires composés de zones agricoles, de zones humides et déjà fortement contraints par les infrastructures (A423). Une habitante de Pierre-Bénite redoute quant à elle que le contournement ne se fasse pas, et que le tronçon ouest du périphérique ne devienne un « COL de substitution » (A410).

Déplacements en modes doux et transports en commun

Un internaute met en parallèle le volontarisme et l'esprit innovant de La Rochelle et de Strasbourg en matière de transports en modes doux et la situation lyonnaise, « où le pont de la Mulatière reste un gros point noir sans aucun aménagement pour les très nombreux cyclistes » (A392). Un autre participant voit dans l'Anneau des sciences « une infrastructure utile au réseau de transports en commun qui, à ce jour, n'assure pas assez de dessertes de périphérie à périphérie » (A415).

Développement économique et urbanisme

Alors que certains participants estiment que le projet Anneau des sciences sera un atout pour les entreprises et développement économique de l'agglomération (A433, A399), d'autres se montrent plus circonspects (A388, A407). Des internautes sceptiques déploient plusieurs arguments pour contrer le discours du Grand Lyon (A388) : tout d'abord, l'idée que la construction d'une infrastructure s'accompagne d'un développement économique est « mise à mal à l'heure où les TIC se sont considérablement développées ». En effet, la proximité géographique « n'est plus synonyme de collaboration pour l'innovation » et les partenaires industriels et académiques se trouvent désormais à l'extérieur de la région, voire de la France. Le contexte actuel de pression foncière laisse en outre à penser que l'implantation d'entreprises suite à la réalisation du projet est « loin d'être acquise ». Par ailleurs, l'investissement important risque de « limiter les aides plus directes aux entreprises ».

Evolutions de la mobilité

Un internaute met en exergue l'inadéquation entre un dossier extrait de Millénaire 3 (centre de ressources prospectives territoriales, sociales et urbaines du Grand Lyon) et le projet Anneau des sciences (A404, voir aussi A406) : ce dossier invite à prendre en considération le temps long dans la définition des projets, et notamment à mettre en œuvre une « prospective du présent » afin de déceler les transformations déjà à l'œuvre dans la société « qui ne sont pas encore perçues par les experts, les décideurs, ou les medias ». Selon ce participant, cela implique également une démarche « qui anticipe les difficultés que peut engendrer une augmentation de la précarisation et qui s'inscrit dans le cadre des économies d'énergie ».

Enfin, des internautes se sont intéressés à la question de la prévision de trafic pour ce projet, à travers l'analyse du modèle prévisionnel du Grand Lyon (A384). Selon eux, ce modèle, bien que présenté comme ayant une tendance multimodale (prise en compte du report modal entre voitures particulières et transports en commun) « ne peut constituer un véritable modèle multimodal, puisqu'il est le résultat de la combinaison de deux modèles monomodaux ». Ils estiment que des études complémentaires sont souhaitables, notamment avec la « mise en œuvre d'estimation des différents scénarios grâce à un modèle multimodal ». Enfin, ils ajoutent qu'une « meilleure lisibilité des hypothèses opérées » serait intéressante pour « clarifier les positions ».



Santé et qualité de vie

Plusieurs internautes se montrent inquiets par les conséquences du projet sur la qualité de l'air, et peu convaincus par les mesures proposées par le Grand Lyon pour les limiter (A425, A419, A411, A403, A383). Pour l'un d'eux, il est déraisonnable de faire, à l'instar du maître d'ouvrage, « le pari d'une amélioration des équipements à l'horizon 2030 » (A419) : « Comment peut-on bâtir un projet soi-disant exemplaire en voulant implanter un échangeur de 4 ha (...) aux pieds des hôpitaux sud en faisant un pari ? (...) Faut-il encore rappeler que les inversions de températures forment un couvercle qui empêche la diffusion de tous les polluants ? ».

Des internautes expliquent en quoi, selon eux, l'Anneau des sciences n'est pas pertinent sur le plan de la pollution et de la santé (A383, voir aussi A421) : tout d'abord, les émissions de gaz à effet de serre devront être en 2050 le quart de ce qu'elles étaient en 1990 (Facteur 4) ; or l'Anneau des sciences favorisera selon eux « fatalement » l'usage de la voiture, incitant à l'urbanisation des banlieues ; de surcroît, « comme toute nouvelle infrastructure routière, [il] provoquera une hausse globale du trafic dans l'agglomération ». Pour eux, il faut « limiter l'usage de la voiture, et donc le stationnement et la circulation (transformation de voiries en zones piétonnes, réduction de places de stationnement, péage urbain) tout en augmentant l'offre en transports en commun ». Ils concluent en rappelant que certaines villes, comme Lausanne, ont eu recours à ces solutions, faisant baisser de 12 à 40% la part modale de la voiture, gage d'amélioration de la qualité de l'air.

Solutions alternatives ou complémentaires

Solutions transports en commun

Tirant le bilan du débat organisé par la CPDP, un internaute estime que la « crédibilité des alternatives TC » a été démontrée, notamment par l'expertise complémentaire (A424). Un autre participant considère que le projet ne respecte pas l'Agenda 21 du Grand Lyon et les 5 enjeux de l'observatoire du développement durable : cohésion sociale et solidarité des territoires ; lutte contre le changement climatique ; préservation des ressources ; accès des habitants à une bonne qualité de vie ; promotion des modes de développement et de consommation durables. Pour lui, la solution est à chercher dans les lignes fortes de transports collectifs : « Il n'y a qu'une seule ligne forte à l'ouest de la Saône : la ligne de métro D ! » (A402).

Scénario Rocade

Des internautes prennent position en faveur du tracé « Rocade » en l'intégrant dans un projet urbain « adapté à l'Ouest Lyonnais » (A385) : en cohérence avec les enjeux définis par le SCoT (développement urbain par la densification, préservation du patrimoine naturel du territoire, l'amélioration de la desserte du secteur par d'autres moyens de transports que la voiture particulière), ils préconisent de se concentrer « sur des zones précises pour le développement urbain et [de] repenser la mobilité pour qu'elle s'accorde mieux aux enjeux de développement durable et à l'environnement local ». Un participant de Saint-Genis-Laval considère quant à lui qu'un tel tracé serait néfaste en raison de l'échangeur important prévu au niveau de l'A45 (plus particulièrement pour les habitants des Barolles) et de la déserte des hôpitaux qui pénalisera Irigny et Saint-Genis-Laval (A417).



Autres

Constatant que les infrastructures dédiées aux déplacements sont principalement utilisées aux heures de pointes, un participant propose une alternative au projet (A396) fondée sur la transformation de « l'activité économique afin d'étaler dans le temps nos besoins de déplacements ». Les investissements routiers pourraient donc selon lui être reportés de façon massive sur les transports en commun et profiter au plus grand nombre.

Au terme du débat, un internaute revient sur « des vérités qui dérangent » qui sont, selon lui, ignorées par les partisans du projet (A421). Parmi ces « croyances » qui fondent l'argumentaire en faveur de l'Anneau des sciences, il cite – entre autres – celle qui veut que la nouvelle route favorisera le développement économique, fluidifiera la circulation, n'induit pas d'étalement urbain et qu'il sera possible d'avoir à la fois une nouvelle route et un métro. Selon lui, « l'amélioration radicale offerte à la voiture dans l'ouest lyonnais plombera durablement toute velléité de développement des transports collectifs dans ce secteur ». Selon lui, la solution à la requalification de l'axe A6/A7 et au développement de la Confluence « mérite autre chose qu'un projet dont on ne sait pas quelle richesse nette il apporte à la collectivité, néfaste pour l'environnement et coûteux pour le contribuable lyonnais ».

Le débat public

Expertise complémentaire

Plusieurs internautes saluent la décision de mener une expertise complémentaire, qui a selon eux permis d'enrichir la réflexion (A426, A436, A401, A395, A400) : « [elle] a soulevé de nombreuses questions et ouvert de nouvelles pistes qui doivent absolument être approfondies par le maître d'ouvrage » (A426). Certains pointent cependant « des erreurs manifestes d'appréciation » dans l'expertise, notamment sur la capacité du SCoT et du PLU à organiser le développement de l'agglomération lyonnaise et sur la densité d'urbanisation comparée entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération (A418). Cette affirmation a donné lieu à une discussion, deux internautes contredisant, dans leurs commentaires, les arguments avancés par les détracteurs de l'expertise.

Les principes, l'organisation et les suites du débat

Les internautes sont nombreux à se montrer satisfaits du travail fourni par la CPDP. Ils saluent notamment sa neutralité, son souci de permettre à chacun de s'exprimer (respect des temps de paroles), qu'il soit simple citoyen, élu ou expert, ainsi que sa prise en compte de la demande d'une expertise complémentaire (A436, A432, A428, A381, A426, A421, A401, A400) : « Nous souhaitons vous remercier de la bonne organisation des débats tout au long de ces quatre mois, d'avoir soutenu la demande de plusieurs associations et d'élus de réaliser une expertise indépendante, et enfin d'avoir permis à une large pluralité d'avis de s'exprimer sous diverses formes : en réunion publique, par le site internet, très bien alimenté ou par les contributions et cahiers d'acteurs » (A426). Des participants font également part de leur déception concernant certains aspects de l'organisation du débat : un Franchevillois déplore que sa municipalité n'ait pas demandé l'organisation d'une réunion publique sur son territoire, pourtant fortement concerné par le projet (A422) ; un internaute pointe la « faible place donnée aux enjeux environnementaux », notamment à la biodiversité et aux milieux naturels (A381).



Concernant le fond du débat, des internautes critiquent le positionnement du Grand Lyon, jugé peu à l'écoute et arc-bouté sur son projet (A436, A432, A428, A422, A426, A421, A401, A381) : « le maître d'ouvrage nous a présenté un projet certes bien ficelé mais sans souci d'un véritable dialogue avec les intervenants, dont chacune des interventions était soit rembarée, soit rectifiée, au mieux commentée ». Certains se déclarent surpris que le Grand Lyon « ne tire pas d'enseignements des quatre mois de débat et ait eu un discours de conclusion quasi identique à celui de l'ouverture du débat » (A426). L'un d'eux rappelle de surcroît que, en vertu de la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs), les alternatives à un projet routier doivent être analysées de manière complète avant toute prise de décision (A436, voir aussi A432). Cependant, il semble que l'organisation du débat, en permettant à la diversité des points de vue de s'exprimer, ait contribué à l'équilibrer (A428).

Enfin, un participant s'interroge sur le sens du débat public dans la mesure où, d'une part, le projet est conditionné à la décision de l'Etat de réaliser le contournement autoroutier de Lyon et où, d'autre part, « il ne s'agit réglementairement que d'une simple collecte d'avis, certes analysée par la CPDP, mais sans que les maîtres d'ouvrage aient obligation légale d'en tenir compte » (A428). Il estime que la procédure actuelle est « très en deçà de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement » qui, dans son article 7, précise que toute personne a le droit de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Selon lui, la participation importante dans ce débat témoigne de « l'irruption du public dans son ambition d'être partie prenante dans l'aménagement de son cadre de vie ».

Prenant note de la volonté du Grand Lyon de poursuivre la concertation, un internaute demande à ce que la CNDP en désigne le garant (A426) ; un autre nuance la portée d'une telle concertation, et considère que « c'est l'absence d'une loi imposant aux pouvoirs publics la prise en compte de la réflexion publique sur l'aménagement de son territoire qui constitue le défaut essentiel de ce débat public » (A428).