



Réunion territoriale « Conséquences du projet sur le Boulevard Laurent Bonnevey et la Rocade Est » Mercredi 20 février 2013 Bron – Auditorium de l'Espace Albert Camus Synthèse

Introduction

Philippe Marzolf, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ouvre la séance.

Mot d'accueil d'Annie Guillemot, Maire de Bron qui rappelle que 20 000 riverains sont impactés par l'A43. Les efforts conjoints de l'État, de la Communauté Urbaine de Lyon, du Grand Lyon et du SYTRAL ont permis de transformer une autoroute et un autopont (Mermoz-Pinel) en aménagements urbains de qualité. La Maire de Bron souhaite l'enfouissement du périphérique dans quelques années. Elle rappelle que l'Anneau des Sciences doit permettre une meilleure mobilité sur l'ensemble du territoire et entre les communes concernées.

Philippe Marzolf présente le déroulé de la soirée :

- Enseignements à mi-débat par la CPDP.
- Présentation du projet par le maître d'ouvrage.
- Echanges avec la salle.

Il rappelle brièvement les principes du débat public :

- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Il permet de s'informer, avoir des réponses à ses questions et de donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Il se fait sur la base d'un dossier réalisé par le Maître d'Ouvrage.
- Un compte rendu et un bilan sont publiés par la CPDP et la CNDP deux mois après la clôture du débat public.
- Le maître d'ouvrage publie sa décision trois mois plus tard.
- La CPDP est neutre et indépendante.

Comment participer au débat :

Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions : le site internet du débat, les locaux de la CPDP, et les différents supports de communication de la CPDP et des collectivités. Tous les documents ayant trait au projet, ainsi que les questions, avis, contributions et réponses sont rendus publics.



Enseignements à mi-débat par la CPDP

La CPDP rend compte en toute neutralité des questions et opinions exprimées par le public.

Participants :

- 1700 personnes au total lors des 7 premières réunions publiques.
- 17800 visiteurs sur le site internet de la CPDP.
- 100 questions et 36 réponses.
- 154 avis avec 81 commentaires.

Opportunité du projet :

Les avis convergent en faveur, de la requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain, et du développement de l'articulation entre les modes de transports.

Pour certains, le projet favorise le développement en créant des liens entre entreprises et pôles de recherche et en facilitant l'accès aux marchés de proximité.

Pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération (mobilité, qualité de vie...), voire contredit ses engagements (Plan climat).

Des interrogations sont émises sur le coût du projet par rapport à ses bénéfices.

- **La requalification de l'A6/A7 apparaît comme un objectif partagé :**

De très nombreux participants souhaitent mettre fin à cette situation, qualifiée de scandaleuse.

Mais pour certains, la requalification en boulevard urbain ne doit pas être réalisée au prix d'impacts sur les autres territoires.

Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à cette requalification et des mesures immédiates sont possibles, ce que conteste le maître d'ouvrage.

- **Le trafic potentiellement induit par le projet soulève une controverse :**

Pour la plupart, toute infrastructure routière nouvelle tend à accroître les distances parcourues et aggrave la congestion et l'étalement urbain.

Selon le modèle appliqué par des chercheurs et les hypothèses retenues, le projet n'induirait pas de trafic supplémentaire.

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que le projet est la composante d'une politique globale, qui intègre la requalification de l'A6/A7 et un renforcement de l'offre en transports en commun.



Des liens étroits entre déplacements et organisation de la société.

Selon certains experts, l'usage de la voiture ne devrait pas s'effondrer de sitôt. On observe pourtant sa remise en cause croissante, en raison de ses impacts sur l'environnement, au profit des transports collectifs. Mais des évolutions qualitatives, (covoiturage, autopartage), sont probables.

Tous les intervenants s'accordent sur la volonté de limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacement et d'organiser la ville autour des axes structurants de transports collectifs et des pôles d'échanges. On observe la crainte d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence. Des attentes sont exprimées vis-à-vis des entreprises pour inciter les salariés à opter pour les transports collectifs, les modes doux, le télétravail...

Tous revendiquent l'intermodalité et le fait de penser l'articulation des modes de transport plutôt que les opposer.

Si pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT et favorise l'intermodalité, d'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive. Selon eux, la place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée et ils demandent le développement accru des transports collectifs et des modes doux.

Le débat soulève la question des inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et habitants des banlieues éloignées face à l'habitat, à l'emploi, au pouvoir d'achat et aux déplacements. Pour certains, le projet risque d'accentuer ces disparités, en raison du recours accru à la voiture et du coût des péages.

Mais selon des experts, les effets redistributifs des péages pourraient atténuer ces inégalités.

Les impacts sur la santé et l'environnement

La pollution de l'air aux particules fines constitue une problématique cruciale en France avec des conséquences financières et sanitaires, occasionnant 40 000 morts prématurées par an.

Les transports et en particulier les véhicules diesel sont parmi les principaux responsables de la pollution. Face à cela, les riverains de l'A6/A7 réclament une requalification urgente de l'autoroute.

Selon le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air en reportant le trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée et en le combinant à une politique globale de transports en commun.

Les tunnels génèrent une concentration des polluants aux sorties et cheminées mais leurs effets sont atténués au-delà de 100 m. Il n'existe pas à ce jour de technique efficace de traitement de ces émanations.

Des adaptations de l'urbanisme sont demandées pour se prémunir des impacts de ces fumées, notamment aux Hôpitaux Sud.

Les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) suscitent des divergences. En France, la diminution des émissions de GES est largement



insuffisante si l'on veut atteindre les objectifs de limitation du facteur 4. Le transport, surtout routier, est le principal responsable de ces émissions.

Pour le maître d'ouvrage, le bilan des émissions de GES est neutre, en cohérence avec les objectifs du Plan climat du Grand Lyon. Mais pour certains le projet est incompatible avec le Plan climat et il faut réduire les émissions de façon drastique plutôt que les stabiliser.

Les aspects financiers en débat

L'infrastructure serait financée par le Grand Lyon et le Conseil général qui verseraient chacun entre 60 et 75 M€/an pendant 38 ans, le reste (24 à 38%) étant apporté par les péages. Certains réclament l'estimation et l'intégration au coût total des coûts liés la restauration des espaces naturels et le traitement des pollutions.

Le Grand Lyon a prévu des mesures complémentaires dans son programme d'investissement, avec la requalification de l'A6/A7 pour 120 M€ et la requalification des voiries des centres-villes à hauteur de 150 M€.

Les péages peuvent à la fois contribuer au financement de l'infrastructure et jouer un rôle de régulation urbaine. Des experts préconisent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'utilisateur à préférer les contournements à l'inverse de la situation actuelle qui favorise la traversée du centre-ville.

Les péages urbains sont conditionnés à leur acceptabilité politique et sociale et la réglementation sur ce point est encore incomplète en France.

On constate que plus on développe les transports en commun, plus ils sont déficitaires. Mais certains rappellent leurs effets externes positifs, non comptabilisés.

Le volet « transports collectifs » du projet représente 800 millions d'euros d'investissements par le SYTRAL. Les participants ont demandé des précisions, notamment sur la part de ces investissements déjà inscrite au SCoT et la part complémentaire dédiée à l'Anneau des Sciences. Alors que pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs, pour le SYTRAL une solution « tout transports collectifs » n'est pas finançable.

Les solutions alternatives ou complémentaires

Les solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun

Quatre propositions alternatives ou complémentaires ont été présentées. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, telles que les lignes prévues au SCoT, celui-ci juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements.

Un tracé routier alternatif incluant les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite a été présenté, qui permettrait notamment de mieux protéger le cœur de ces villes.



Pour le maître d'ouvrage, cette solution, plus longue que l'Anneau des Sciences, entraînerait plus d'impacts locaux. Ces tracés longs (ce tracé alternatif et le scénario Rodeo) soulèvent la crainte que ceux-ci soient utilisés comme infrastructure de contournement de transit.

La CPDP a reçu dix demandes d'expertise complémentaires

La CNDP a décidé le 9 janvier qu'une expertise indépendante serait conduite sur 2 points :

- Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celles retenues par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle du Grand Lyon et du Sytral ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ?
- Les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructures routières majeures étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires et si oui, lesquelles ?

Du fait de la conduite de cette expertise, le débat public sera prolongé jusqu'au 5 avril.

Echanges avec la salle

Michel Larose, habitant de Décines, demande :

- quelles sont les répercussions de l'Anneau des Sciences sur le Boulevard Périphérique de Lyon et le Boulevard Urbain Est ?
- pourquoi cette nouvelle infrastructure est enterrée alors que celles réalisées dans l'Est Lyonnais ne le sont pas ?

Philippe Marzolf précise que les réponses à ces questions seront abordées après la présentation du projet.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon, présente Bron comme un exemple abouti en termes de requalification urbaine, de mobilité, de cadre de vie, de développement économique. Toutefois, il précise qu'une autoroute et un boulevard urbain traversent cette ville.

Il rappelle qu'une infrastructure enterrée dotée d'un maillage pertinent en transports en commun, tel que le projet d'Anneau des Sciences porté par le Grand Lyon et le Conseil général, peut améliorer le cadre de vie des habitants, la mobilité et le développement économique.



L'objectif est de trouver une solution au trafic qui perturbe le cœur de l'agglomération et qui le désagrège.

Le trafic et le transit représentent 15% sur l'autoroute A6/A7, 5% sur le boulevard Laurent Bonnevey et 30% sur la Rocade Est.

Jean-Claude Desseigne rappelle que le projet « Anneau des Sciences » est enterré à 80%, qu'il prévoit un renforcement des transports en commun et une requalification urbaine de l'agglomération. Ce projet est une réponse pertinente en termes de voiries, réseau ferré, transports en commun.

L'Anneau des Sciences dessert différentes zones du territoire : la zone industrielle du Favier, le site des Hôpitaux Sud, le secteur de la Saulaie et un certain nombre de territoires économiquement forts.

Jean-Claude Desseigne rappelle sa position personnelle en faveur du contournement par l'Ouest mais précise que c'est à l'État de décider.

Olivier Laurent, responsable du service Déplacements du Grand Lyon, détaille le projet « Anneau des Sciences ».

Il rappelle que le réseau routier de l'agglomération lyonnaise est saturé et engendre des nuisances considérables au quotidien.

Environ 34 000 riverains sont impactés le long du boulevard Laurent Bonnevey, 3 000 sur la Rocade Est et 30 000 le long de l'axe A6/A7.

Le réseau routier cumule différentes fonctions : le transit national, le trafic d'échange avec l'agglomération et le trafic interne à l'agglomération. Le trafic de transit représente environ 50 000 véhicules par jour.

L'objectif est d'écarter le trafic de transit des voiries d'agglomération.

Le Grand Lyon et le Conseil général font de la décision de l'État sur le grand contournement de Lyon un préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Ils attendent également de la Commission « Mobilité 21 » chargée fin 2012 par le gouvernement d'évaluer le SNIT (schéma national des infrastructures de transport), un éclairage sur ce sujet dans les mois qui viennent.

Afin de résoudre les dysfonctionnements du réseau routier, le Grand Lyon et le Conseil général portent un projet global, l'Anneau des Sciences qui répond à quatre grands objectifs :

- soulager les cœurs de ville.
- relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire.
- rendre accessible l'ensemble des bassins de vie de l'agglomération.
- développer des sites de projets et les mettre en synergie avec le reste du territoire.



Ce projet est en faveur de l'équilibre des modes en développant les transports collectifs urbains, les TER, le covoiturage...

Ce projet comporte 3 composantes :

- Une nouvelle infrastructure enterrée.
- Une stratégie multimodale.
- Un projet de territoire.

2 scénarios ont été étudiés :

- l'Anneau des Sciences, projet de 14,8 km à 80% enterré comprenant 7 portes, qui boucle le ring sur le boulevard Laurent Bonnevey.
- la Rocade, projet de 16,3 km à 69% enterré comprenant 7 portes, qui boucle le ring sur le Boulevard Urbain Sud et la Rocade Est.

Gérard Labrit, directeur du projet Anneau des Sciences du Grand Lyon, présente le projet de territoire associé au projet Anneau des Sciences.

L'Anneau des Sciences :

- est un levier de développement économique qui met en réseau les pôles économiques et les sites universitaires et de recherche.
- est un outil de la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité.
- permettrait une identité d'ensemble du territoire autour du concept de l'Anneau des Sciences.

Le scénario Rocade, projet de 16,3 km à 69% enterré comprenant 7 portes, boucle le ring sur le Boulevard Urbain Sud et la Rocade Est. Ce scénario apporte une vision différente du développement de l'agglomération et comporte des inconvénients, notamment un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon du fait de son raccordement au Boulevard Urbain Sud et à la Rocade Est. Ce scénario ne répond pas à la demande de déplacements en 2030 qui, selon les études, sera concentrée dans le centre (à 45%) et la première couronne (à 35%). Il ne répond pas aux besoins économiques puisque le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences.

Sébastien Chambe, Direction de la planification et des politiques d'agglomération du Grand Lyon, présente les composantes du projet pour l'Est de l'agglomération.

La stratégie multimodale sur le côté Est du ring de l'agglomération :

Depuis une dizaine d'années, le réseau de transports collectifs urbains a été renforcé et des Parcs relais ont été développés :

- L'extension de T2 à Saint Priest.



- La réalisation du tramway T3 sur le tracé du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais).
- Le prolongement du métro A à La Soie.
- L'aménagement de T4 entre Jet d'eau et Feyzin.
- La réalisation de T5 à Eurexpo.
- Un réseau de surface amélioré (Atobus).
- Création ou extension de nouveaux parcs relais notamment le long du corridor T3.
- Mise en service de Rhônexpress.
- Modernisation du réseau ferroviaire : cadencement de la ligne Lyon Grenoble et ouverture de la gare Jean Macé.

De nombreux projet sont prévus au PDU tels que :

- Le renforcement du réseau de transports collectifs urbains accompagné par le développement des Parcs relais : prolongement de T1 à Debourg, T4 à Part Dieu et T5 à René Cassin à Chassieu, desserte du Grand Stade, aménagement de la ligne T3, extension et création de nouveaux parcs relais à Meyzieu ZI, Chassieu, Mermoz.
- Des perspectives d'extension et de renforcement du réseau de transports collectifs urbains : lignes fortes A7 et A8 inscrites au PDU, ligne forte centre Est sur le corridor de la route de Genas en direction du centre inscrite au SCOT et liaison Eurexpo/Grand Montout-T3.

Le Grand Lyon et le SYTRAL travaillent à l'amélioration de l'offre de service.

L'infrastructure Laurent Bonnevey :

Sébastien Chambe rappelle que le mur d'enceinte militaire de 1871 a servi d'assiette au boulevard de Ceinture Laurent Bonnevey. Dans les années 1920, la décision de tracer une ceinture périphérique dans Lyon est prise : le boulevard urbain Laurent Bonnevey est réalisé par le Département du Rhône. En 1958, le boulevard périphérique est transformé en voirie autoroutière.

Aujourd'hui, le boulevard Laurent Bonnevey comporte 5 séquences :

- Séquence 1 : de la porte de St Fons à la porte de Parilly (façade de Vénissieux-Lyon).
- Séquence 2 : de la porte de Parilly à l'A43.
- Séquence 3 : de l'A43 à la porte de Cusset (façade de Bron-Lyon; vitrine des hôpitaux Est de Lyon).
- Séquence 4 : de la porte de Cusset à la porte de Croix Luizet (A 42) (façade de Villeurbanne).
- Séquence 5 : de la porte de Croix Luizet à la porte de Saint Clair.



Les évolutions du boulevard Laurent Bonnevey :

Aujourd'hui, cet ouvrage est géré par le Conseil Général qui a engagé des actions pour atténuer les nuisances de l'infrastructure avec des murs anti-bruits, des enrobés phoniques, la suppression de l'autopont à Mermoz...

La restructuration de l'entrée de ville et de quartier a été revue afin de poursuivre cette meilleure intégration de Laurent Bonnevey à travers :

- La réduction de la place automobile : suppression de la bretelle sud depuis Laurent Bonnevey.
- La réorganisation des mouvements par la bretelle au nord de l'écran antibruit.
- La réalisation d'aménagements urbains : carrefour à feux, continuités des aménagements modes doux.
- Le prolongement de l'écran antibruit.
- La suppression de l'arrivée de l'A43 dans l'agglomération et son autopont.
- La réalisation d'un boulevard urbain tous modes.
- Le projet urbain en cours du renouvellement du quartier Mermoz

Le projet de métropole et l'Anneau des Sciences sont l'occasion d'enclencher une dynamique de projets et de poursuivre à court terme, l'amélioration du cadre de vie des riverains avec la création et la reprise des écrans phoniques le long de l'ouvrage, la réduction des vitesses de 90 km/h à 70 km/h et la mise en place de mesures de gestion du trafic.

A partir de 2015, la métropole lyonnaise gèrera l'infrastructure de Laurent Bonnevey.

La question de la régulation du trafic de transit par la tarification pourra être étudiée puisque pour le grand transit, il est moins cher aujourd'hui de passer par le boulevard Laurent Bonnevey que par l'A 432.

La poursuite de l'amélioration de l'intégration de Laurent Bonnevey va rejoindre une logique d'urbanisme et de territoire.

La coupure que provoque le Boulevard Laurent Bonnevey doit être apprivoisée comme l'ont été celles avec les fleuves. Le SCoT propose d'aller plus loin en ce sens : une agrafe qui permettra de retravailler les zones d'échanges entre le périphérique et le territoire.

L'une de ces agrafes se situe au niveau de Cusset entre le secteur de Villeurbanne et le secteur de Villeurbanne-Vaulx-en-Velin à l'Est de Laurent Bonnevey et l'autre agrafe se situe au niveau du Puisoz.

L'objectif est de gommer, là où la topographie le permet, l'infrastructure.

Le SCoT identifie également un enjeu d'insertion urbaine important sur l'A 43 au niveau de Parilly.



Paul Vidal, Maire de Toussieu Vice-président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais chargé des grandes infrastructures, apporte une contribution.

La réalisation de l'Anneau des Sciences est primordiale. Toutefois, certaines conditions énumérées par le maître d'ouvrage sont inacceptables pour la Communauté de communes de l'Est Lyonnais notamment celle qui impose un contournement de Lyon par l'Est.

Paul Vidal rappelle les pré-requis du Préfet Carencio pour le contournement par l'Est :

- Un raccordement sans entrée ni sortie afin de faciliter l'écoulement du trafic.
- Une jonction vers Saint-Etienne avec l'A47.
- Une juxtaposition de la ligne du CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) avec le prolongement de l'A432.

La Communauté de communes de l'Est Lyonnais demande :

- Comment éviter un engorgement plus important sur la Rocade Est si l'Anneau des Sciences vient s'y raccorder ?
- Comment éviter l'engorgement du boulevard Laurent Bonnevey ?
- Comment éviter une saturation supplémentaire du nœud autoroutier Ternay-Givors ?
- Comment éviter qu'un nouveau nœud autoroutier se crée à la jonction du Boulevard Urbain Sud, de Rocade Est et de l'A432 Sud ?

Pour répondre à cela, il est nécessaire selon Paul Vidal de prévoir une succession de rocades qui s'éloignent de plus en plus de la ville afin de répondre aux besoins et utilisations spécifiques.

La Communauté de communes de l'Est Lyonnais exige :

- Un raccordement autoroutier sur l'A7 entre Vienne et Valence en évitant le Val d'Ozon.
- De réactualiser l'ébauche d'un grand contournement consistant à finaliser l'A48 pour éviter que le trafic vers l'Italie et les Alpes ne converge vers Lyon.
- De terminer l'A 51 entre Grenoble et Gap.

Le délestage obtenu libérera une capacité supérieure sur la Rocade Est et de fait, désengorgera le nœud routier de Ternay – Givors permettant aux utilisateurs de l'A47 de retrouver une circulation normale libérée de tout trafic parasite.

Il s'agira d'autoroutes à péages sous contrat de concession.

Ces propositions offrent un gain de temps pour ses utilisateurs, un désengorgement de Lyon et sa banlieue et permet de limiter les impacts négatifs sur l'environnement.

Cette proposition remplit une vraie fonction de délestage selon la Communauté de communes de l'Est Lyonnais.



Jean-Claude Desseigne précise que le maître d'ouvrage demande à l'État de prendre position mais ne lui suggère rien.

Selon **Jacques Dunand, Président d'une association affiliée à FRACTURE**, Gérard Collomb, Michel Mercier et Jean-François Carencu ont une préférence pour le Contournement Est Lyonnais (CEL) ; il demande qu'un débat soit organisé pour cette infrastructure de 17 km.

Il demande également combien de voies sont prévues sur l'autoroute A 46, eu égard aux 5 ou 6 autoroutes qui viendraient s'y raccorder.

Michèle Picard, Maire de Vénissieux, estime que l'Anneau des Sciences est une nécessité pour mieux répartir le trafic routier tout en desservant les communes de la première couronne sans passer par le centre de Lyon.

Cependant, les bénéfices de l'Anneau des Sciences pour les habitants de la première couronne ne sont pas évidents. L'Anneau des Sciences doit prendre en compte les riverains du boulevard Laurent Bonnevey et réfléchir à des solutions globales et non pas séquence par séquence comme l'a présenté le maître d'ouvrage.

L'Anneau des Sciences ne doit pas taire la nécessité d'un contournement autoroutier de Lyon passant par l'Ouest : celui-ci relève de l'aménagement du territoire nationale. Le Contournement Ouest de Lyon (COL) est indispensable pour le trafic de transit (automobiles et camions) sans pénétrer dans l'agglomération lyonnaise, sinon l'Anneau des Sciences risque d'être une autoroute urbaine qui supportera les trafics amplifiés. La proposition de coupler l'Anneau des Sciences à un site propre de transports est intéressante pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

L'Anneau des Sciences ne doit pas générer de dommage environnemental pour les populations.

Cependant le projet de péage urbain privera toute une partie de la population de son utilisation et entrainera un risque de report de circulation sur les autres voies existantes.

Elle rappelle également que le coût de réalisation de cet ouvrage reste très élevé.

Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, rappelle que l'Anneau des Sciences est un projet qui n'oppose pas l'Est lyonnais à Lyon et que tout le monde pourra être bénéficiaire d'une telle infrastructure. Les populations du 7^e et du 8^e arrondissement de Lyon subissent également les nuisances du boulevard Laurent Bonnevey.

Olivier Laurent revient également sur les impacts du bouclage du ring sur le boulevard Laurent Bonnevey et rappelle que les gens essayent de trouver la fonction de périphérique par l'axe A6/A7 ou l'avenue Tony Garnier par exemple.



Le bouclage apportera sur une partie sud du boulevard Laurent Bonnevey une augmentation de trafic d'environ 9% qui s'atténuera rapidement pour ne plus avoir d'effet au nord de la jonction avec l'A43.

Sébastien Chambe ajoute qu'il s'agit d'un projet global sur les abords du Boulevard Laurent Bonnevey. Toutefois, la topographie du territoire ne permet pas de l'aménager de la même manière sur tout son ensemble.

Jean-Louis Nicolas, habitant de Bron, regrette que le Préfet ne soit pas présent en tribune.

Mondher Brahim Président de la FECVEL (Fédération de l'Environnement et du Cadre de Vie de l'Est Lyonnais), demande qu'une réflexion globale sur toutes les infrastructures soit menée.

Mondher Brahim demande également comment associer les acteurs locaux à ces prises de décision ?

Il demande qu'une étude précise soit menée afin de déterminer où seront reportés les 70% du trafic entrant sur l'axe A6/A7 après sa déclassification?

Christian Maisonnier, chargé des grandes infrastructures à la DREAL Rhône-Alpes, apporte un éclairage sur la position de l'État et rappelle que celui-ci n'a pas encore pris de décision et qu'il attend notamment le rapport de la « Commission Mobilité 21 ». L'État prendra en compte les aspirations du Grand Lyon.

Il précise que la méthode de travail consiste en une réflexion globale.

Il rappelle que lorsqu'un projet d'infrastructure dépasse 150 M€ un dossier est publié et les associations, les acteurs locaux peuvent alors demander à ce qu'un débat public soit organisé.

Olivier Laurent complète les propos de Christian Maisonnier en précisant que le contournement Est Lyonnais est estimé à 1Md€ dans le SRIT.

Charles Berdat, maire adjoint de Bron chargé des déplacements, estime que l'enfouissement à 80% de l'Anneau des Sciences est une bonne chose pour soulager les riverains de l'A43 et du périphérique de Lyon.

Il préconise de continuer le boulevard urbain de Mermoz le plus à l'est possible avec des couloirs en sites propres de bus à haute densité ou en enfouissant l'A43 à son entrée de ville. Les Brondillants espèrent une couverture du boulevard Laurent Bonnevey à la jonction de l'A43 ainsi qu'une prolongation mur anti bruit le long de la caserne Raby.



Gérard Claisse rappelle qu'il s'agit d'un projet qui vise à évacuer les trafics passant actuellement dans le centre de plusieurs communes et à développer des transports publics de qualité.

La problématique posée pour le Boulevard Laurent Bonnevey consiste à réorganiser l'urbanisation autour de transports publics, à requalifier les voiries. C'est dans cette dimension qu'il faudra que le Maître d'ouvrage réponde de manière plus précise dans le bilan du débat public sur la problématique de requalification du Boulevard Laurent Bonnevey.

Nicolas Cristin, membre de « Bron > Mouvement Local », rappelle l'importance de réfléchir sur le projet dans sa globalité et non pas commune par commune. Selon lui, l'Etat doit assumer ses décisions et les conséquences qui en découlent. Il souhaite également que l'on s'attarde sur les impacts de l'A43 sur les riverains.

Gilles Renevier, Président de l'association R.E.S.P.E.C.T environnement de Saint-Pierre de Chandieu, demande à la DREAL d'informer correctement le Ministre délégué aux Transports du dossier de l'Anneau des Sciences.

Jean-Louis Puchol, Président de FRACTURE, estime que l'Est lyonnais est « ghettoisé » et demande au Grand Lyon ce qui est envisagé pour transformer les promesses d'équité territoriale en acte réel et donc développer les secteurs les moins denses ?

Olivier Laurent revient sur la façon dont s'organiseraient les trafics une fois réalisés le grand contournement, l'Anneau des Sciences et la requalification de l'axe A6/A7. L'idée est d'avoir un grand contournement pour écarter le transit et pour capter les trafics passant à l'Est également.

La requalification de l'axe A6/A7 en boulevard urbain aurait pour vocation de distribuer le trafic vers les secteurs centraux (Confluence, Gerland, Presqu'île...). Le reste des trafics serait essentiellement distribué sur l'Anneau des Sciences enterré. Sans l'Anneau des Sciences, à horizon 2030, les gens qui souhaitent aller à l'Est emprunteront le boulevard Laurent Bonnevey.

Gérard Claisse précise qu'il s'agit d'un développement de l'agglomération globale et rappelle qu'aujourd'hui, l'Ouest peine à se développer démographiquement et économiquement. L'Est Lyonnais n'est pas lésé dans ce projet et rappelle que la moitié du budget de transports publics lourds a été réparti sur l'Est lyonnais afin d'apporter un développement et une requalification de ce territoire.

Marc Pagano, Président des riverains et usagers de la Rocade Est, demande au Grand Lyon de reconsidérer le principe d'un Contournement Ouest Lyonnais qui a pour avantage d'écarter le transit Nord-Sud en provenance de l'Ouest, d'éviter que



le TOP ne devienne une Rocade Ouest et de permettre un débouché au trafic des populations de l'Ouest vers ou hors agglomération.

Marc Pagano demande comment débarrasser la Rocade Est du trafic de transit et notamment de celui des poids lourds.

Enfin, il précise qu'il est primordial de prendre en compte les critiques émises par les citoyens dans ce débat.

Jean-Claude Desseigne estime que la concertation doit faire partie de l'essence même des projets en développement.

Il partage également l'analyse faite par Marc Pagano sur le Contournement Ouest Lyonnais.

Jean-Jacques Brun, Maire de Ternay, est d'accord avec Pierre Vidal et demande que le Grand Lyon se positionne sur le contournement de Lyon et sur le CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

Jean-Claude Desseigne rappelle la délibération du conseil de communauté du 9 février 2009 qui réaffirme son refus de tout passage de train de fret supplémentaire sur la ligne entre Grenay et Saint-Fons, et qui demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant. Le Président du Grand Lyon souhaite qu'il y ait une concomitance dans la réalisation de la section Nord et de la section Sud et donc réitère sa position selon laquelle il convient pour la partie sud de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée.

Pierre Kuntz, Président d'Apache, demande comment rendre compte au Ministre des conditions concrètes qu'imposerait le CFAL tel que RFF l'envisage, associé à un contournement Est de Lyon ?

Jean-Claude Desseigne répond que le Ministre écoute ses conseillers qui lui rendent compte des positions de la population.

Françoise Mermoud, conseillère municipale de Bron, revient sur la comparaison entre le Boulevard Laurent Bonnevey et l'Anneau des Sciences.

En niveau de trafic et en niveau de riverains concernés, les enjeux se trouvent plutôt sur l'Est. Tout n'est pas réalisable au vu des finances publiques et des choix sont donc à faire entre un Anneau des Sciences enterré et deux agrafes sur le Boulevard Laurent Bonnevey. Françoise Mermoud préconise donc de ne pas réaliser l'Anneau des Sciences mais plutôt plusieurs agrafes sur le Boulevard Laurent Bonnevey.



Gérard Claisse rappelle que 30 000 riverains sont impactés sur l'ensemble du boulevard Laurent Bonnevey existant et 30 000 riverains sont impactés par l'axe A6/A7.

Les 2,5Mds€ programmés en investissement pour réaliser le Tronçon Ouest du périphérique et les 900M à 1 Md € prévus en matière d'investissements pour les transports publics s'accompagneront d'investissements sur le boulevard Laurent Bonnevey, en matière de protection phonique par exemple, mais il n'est pas envisageable financièrement d'enterrer le boulevard Laurent Bonnevey pour l'instant.

Michel Poët, de Chassieu Environnement, rappelle que les élus locaux doivent faire remonter les informations au gouvernement.

Il demande :

- Combien coûterait le rachat de l'A432 afin de la rendre gratuite et qu'elle serve de transit ?
- Quel est le coût du COL ?
- Quel est le coût de l'A432 prolongée depuis sa jonction de l'A43 jusqu'au Sud de Lyon ainsi que celui du rachat de la concession ?

Christian Maisonnier précise qu'il est très compliqué de racheter une autoroute. Les autoroutes appartiennent à l'État et sont concédées pour une durée de 30 ans. Une fois ces 30 années passées, elles reviennent à l'État.

L'État peut payer au concessionnaire un loyer, il est aussi possible de mobiliser des crédits du type « taxe poids lourds » ou « péage urbain ».

Le COL était estimé en 2001 entre 2 et 3 milliards d'euros.

Christine Bertin, association Vaulx-en-Velin Villages et RPV, demande s'il existe des études de trafic sur la Rocade et s'il est prévu de la passer à 2X3 voies.

Gérard Claisse répond que la Rocade est de la responsabilité de l'État.

Christian Maisonnier précise que des régulations de vitesse ont été mises en place sur la Rocade Est et rappelle que l'objectif poursuivi par l'État est de faire tout ce qui est possible pour transférer les trafics de poids lourds internationaux sur le ferroviaire.

Madame Bouilline, habitante de Bron, demande quand seront enfouis le périphérique et l'A43.



Gérard Claisse rappelle que le Grand Lyon n'a pas les compétences sur l'A43 ni sur Boulevard périphérique Nord.

Ces travaux pourront être engagés quand le Grand Lyon aura récupéré la compétence du Conseil général en 2015. A partir de 2015, le Grand Lyon prendra des mesures de régulation de trafic et d'amélioration de l'insertion urbaine de ce périphérique. Une des premières mesures d'urgence sera de réduire la vitesse à 70 km/h sur le périphérique ce qui entrainera une réduction des nuisances sonores et aura des effets positifs sur la qualité de l'air.

Gilbert Bernachon, vice-président de Fracture, livre sa réflexion selon laquelle les décisions tant attendues par la population sont prises par les services techniques de manière opaque.

Jean-Claude Desseigne répond que les élus sont là pour assumer leur responsabilité.

Chantal Beuvrier demande pourquoi le parc-relais de Vénissieux est saturé alors que le terrain à côté est vide.

Bruno Martin, Président de l'Association des Entreprises de Bron, rappelle que les entreprises ont besoin de circuits courts, fluides et fiables. Il demande si le maître d'ouvrage a des estimations sur les temps de livraison. Il rappelle également que les entrepreneurs attendent beaucoup de solutions intermodales.

Gérard Claisse répond que le maître d'ouvrage n'a pas pour l'instant d'estimations précises sur les gains de temps de livraison mais affirme que le projet apportera de la régularité.

Martin Brunet, Directeur de Lyon Sud Dépannage, fait part de deux problèmes qu'il rencontre : l'un portant sur la répartition des secteurs et l'autre sur une demande de subventions complémentaires.

Emmanuel Decoret, habitant de Bon, précise que sur le projet Anneau des Sciences, deux tracés au sud s'opposent : l'un qui arrive sur le Boulevard de Ceinture et l'autre sur le Boulevard Urbain Sud. Pourquoi ne pas envisager de réaliser les deux sorties ?

Gérard Claisse rappelle qu'il faut hiérarchiser les priorités et parmi ces priorités, celle du tracé court est privilégiée pour diverses raisons.



Paul Coste, élu de Corbas, souhaite connaître les augmentations de trafic sur le Boulevard Urbain Sud.

Olivier Laurent précise que l'Anneau des Sciences engendre une organisation des principaux flux notamment venant de l'Ouest vers l'Est par Laurent Bonnevey et l'A43 alors qu'avec le scénario Rociade, la greffe se fait au niveau du Boulevard Urbain Sud. La baisse du trafic est de l'ordre de 8 à 10% sur le Boulevard Urbain Sud avec l'Anneau des Sciences contre une augmentation du même ordre de grandeur sur le Boulevard Urbain Sud avec le scénario Rociade.

Olivier Laurent rappelle que sur les autres voiries telles que le Boulevard Urbain Est, l'Anneau des Sciences permet de canaliser les trafics contrairement au scénario Rociade.

Gérard Claisse précise que l'Anneau des Sciences entraîne une diminution de trafic de 4% sur le Boulevard Urbain Est quand le scénario Rociade entraîne une augmentation de trafic de 17% sur cette même voirie à horizon 2030.

Joël Dubos, co-président de DARLY et habitant de Saint-Priest, revient sur la dénomination « Anneau des Sciences ». Il demande au maître d'ouvrage si le trafic induit a bien été pris en compte sachant que selon les chercheurs, toute création d'infrastructure induit du trafic supplémentaire. De ce fait, les études sur la qualité de l'air seraient-elles à revoir ? Il demande également aux élus d'aller au-delà du PDU afin de mieux rendre compte de la réalité puisque celui-ci n'a pas été révisé depuis 2005.

Philippe Coudry, habitant de Bron et entrepreneur à Villeurbanne, demande au maître d'ouvrage de garantir des distances courtes et à durées constantes qui représentent des matrices importantes pour le développement de l'économie. Selon lui, l'Anneau des Sciences est une infrastructure essentielle pour développer l'économie. Il s'interroge sur la solution au problème de trafic et se demande si la solution ne serait pas de remettre en cause les modes de transport, de grand transit et ne plus accepter que celui-ci passe par le transport routier.

Gérard Claisse conclut qu'il ne s'agit pas d'une création d'infrastructure mais d'un remplacement d'infrastructure existante (l'axe A6/A7) qui n'induit donc pas de trafic. Il s'agit de créer de la capacité à un endroit et de pincer de la capacité ailleurs. Le périphérique Nord ne sera pas le seul à être pincé, les voiries de cœurs de ville de l'Ouest Lyonnais vont pouvoir être requalifiées au profit des modes doux, des transports collectifs.



Gérard Claisse rappelle qu'un péage sur les infrastructures régule la demande. Toutes les études faites par le Grand Lyon et qui ont été validées par le Laboratoire d'Economie des Transports montrent qu'à l'horizon 2030, il n'y aura pas d'induction de trafic avec l'Anneau des Sciences. Enfin, il rappelle que la réalisation de l'Anneau des Sciences est une condition nécessaire pour développer les transports publics dans l'Ouest lyonnais.

Philippe Marzolf clôt la réunion.