



## Réunion territoriale « Entrée sud de Lyon »

### Jeudi 31 janvier 2013

#### Irigny

#### Synthèse

#### Introduction

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

#### **Accueil républicain par Jean-Luc Da Passano, Maire d'Irigny**

Celui-ci souligne l'intérêt que portent les habitants d'Irigny à ce débat, face à la nécessité de faire évoluer la situation actuelle, marquée notamment par l'engorgement de l'A450 et le déficit de liaisons pour traverser le Rhône. Les problèmes de trafic sur les grandes voiries se répercutent en effet sur les axes secondaires et l'on doit améliorer la circulation de commune à commune. L'enjeu est d'essayer de bâtir une voirie interne à l'agglomération et les habitants attendent que les différentes solutions envisagées leur soient présentées au cours de ce débat public.

**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, d'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 à partir des données disponibles au 10 janvier 2013**

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 que les coûts liés la restauration des espaces naturels et au traitement des pollutions soient également estimés et intégrés au coût total.

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'usager 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, le relief vallonné et la faible densité de population ne se prêtent pas à un développement massif des transports en commun dans l'Ouest. Pour d'autres, 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 Rocade) soulèvent la crainte que ceux-ci soient utilisés comme infrastructure de contournement de transit. Le maître d'ouvrage prépare une réponse aux auteurs de cette proposition de tracé.

### 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, d'une durée d'un mois ou un mois et demi.

### Réactions de la salle

**Pierre Sublet** de Saint-Genis-Laval ne comprend pas que le TOP passe par la Saulaie et les Hôpitaux Sud. Il estime par ailleurs que la pollution aux sorties de tunnels ne se dilue pas lors des inversions de température et en cas de pic de pollution. Dans la



mesure où il n'existe pas de moyen efficace de traitement de l'air, il demande quelles sont les solutions proposées par le maître d'ouvrage.

## Présentation du projet

En préambule, **Gérard Claisse**, vice-président du Grand Lyon dresse une série de constats :

- Les voiries sont encombrées ou saturées.
- Il y a une réelle difficulté à développer une offre forte de transports en commun dans l'Ouest Lyonnais, notamment en raison d'une voirie inadaptée, d'une topographie défavorable et d'une densité de population relativement faible.
- La traversée du cœur de ville par une autoroute constitue une aberration environnementale et sanitaire.
- L'agglomération s'est jusqu'à présent développée principalement dans l'Est Lyonnais mais le SCoT prévoit un développement plus équilibré de l'agglomération. Mais le développement urbain à l'Ouest bute sur un problème d'accessibilité.

**Gérard Claisse** rappelle les principaux objectifs du projet :

- Écarter le trafic de transit pour protéger l'agglomération.
- Relier les territoires avec une offre de transports de qualité.
- Soulager le cœur des communes en réduisant les trafics sur les voies structurantes.
- Assurer le développement urbain de l'Ouest Lyonnais.

Il ne s'agit pas de réaliser un projet « tout routier » tel que prévu précédemment pour le TOP. En revanche, une solution « tout transports en commun » s'avère insuffisante. L'objectif est de mettre en œuvre un projet multimodal s'adossant à des investissements dans les transports en commun et la voirie.

Il souligne ce que ne devra pas être l'Anneau des Sciences :

- Il ne s'agira pas d'un petit contournement d'agglomération. En effet, la réalisation de l'Anneau des Sciences est conditionnée à l'engagement par l'État de créer un contournement pour la circulation de transit.
- L'Anneau des Sciences ne constituera pas un axe routier supplémentaire, car l'A6/6A7 en cœur de ville sera supprimée.
- Il ne sera pas un aspirateur à voitures.
- Cette infrastructure conditionne le développement fort des transports en commun dans l'Ouest Lyonnais.



- L'Anneau des Science ne créera pas une nouvelle saignée, car le projet sera enterré, réduisant significativement ses impacts environnementaux et paysagers.

**Gérard Labrit**, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon, rappelle les contraintes d'accessibilité à l'Ouest de l'agglomération. Il n'existe que 4 points d'accès au réseau de l'agglomération pour l'Ouest Lyonnais, et cela génère une circulation traversant les cœurs des communes. Ces accès sont une source de congestion pour tous les modes de transport, y compris pour les transports en commun. Les flux de circulation convergent en grande partie sur l'A6/A7, qui constitue une barrière infranchissable de 115 000 véhicules par jour et coupe les quartiers entre eux et avec le fleuve. Il existe d'autres points délicats, dont l'A 450 et le nœud entre l'A450 et l'A7.

L'agglomération se doit de porter un projet pour résoudre ces dysfonctionnements. Il ne s'agit pas d'un projet de contournement d'agglomération, celui-ci étant de la responsabilité de l'État.

Le prolongement tout récent de l'A89 débouche sur des voiries locales dans les communes de l'agglomération et le projet d'A45 arrivera sur l'A450 déjà complètement saturée. Aussi l'agglomération a demandé à l'État de réaliser 2 barreaux, qui d'une part permettront de contourner l'agglomération, et d'autre part d'en écarter les trafics très en amont.

Il est nécessaire de réaliser un projet au service de l'agglomération et de ses habitants. En effet, 80 % de la demande de déplacement se situe au centre et en première couronne.

Le projet doit relier les communes de l'agglomération sans pour autant passer dans les cœurs de ville. Il devra s'agir d'une voirie de distribution des trafics locaux permettant d'une part de soulager les centres-villes et les voiries locales des communes de l'Ouest et par ailleurs de requalifier l'A6/A7.

**Olivier Laurent**, responsable du service Déplacements, Grand Lyon, présente les différentes solutions étudiées par le maître d'ouvrage :

Des hypothèses "tout transport collectif" ont été étudiées et présentées lors des ateliers thématiques : l'ampleur du nombre d'usagers à reporter sur les transports collectifs, notamment pour permettre la suppression de l'A6/A7 en ville est telle, que les transports collectifs ne pourraient répondre seuls à cet objectif. Cette option ne permettrait pas non plus de répondre aux autres objectifs portés par le projet : soulager les cœurs de ville, alléger les trafics dans l'Ouest Lyonnais, relier les pôles d'excellence et d'innovation de l'agglomération, rendre accessibles les bassins de vie et développer de grands projets urbains, notamment à la Saulaie et aux Hôpitaux Sud.



Plusieurs solutions multimodales sont étudiées :

- Le scénario Anneau des Sciences, qui propose le bouclage du ring, est porté par le Grand Lyon et Conseil général du Rhône.
- Le scénario Rocade, avec un bouclage sur le boulevard urbain sud, qui a été étudié en amont du débat.
- Un tracé porté par la commune d'Oullins, proposé en cours de débat, comportant une bifurcation à partir de Beaunant qui fait l'objet d'études complémentaires à l'occasion du débat.
- ✓ L'Anneau des Sciences compte 14,8 km, dont 80 % enterrés.
- ✓ Le tracé proposé par la ville d'Oullins compte 19 km, à 60 % enterrés.

Aux yeux du maître d'ouvrage, celui-ci présente un certain nombre de faiblesses :

Il mélange les flux locaux avec les flux autoroutiers, ce que l'on veut éviter avec l'Anneau des Sciences.

L'enchaînement rapproché des dispositifs d'échange nécessiterait de créer et de reconfigurer des échangeurs autoroutiers sur l'axe A450/Pierre Sémard et d'élargir l'A450. Le système d'entrecroisement, déjà très complexe, risque de l'être encore plus avec le projet porté par Oullins, qui nécessiterait de porter l'infrastructure à 2x5 voies.

Cela générerait des impacts forts sur le bâti, ainsi que sur les milieux naturels de la lône d'Irigny.

Le projet risque de se substituer au contournement de l'agglomération, d'augmenter l'étalement urbain vers l'Est et d'accroître la pression sur les trames vertes de l'Est Lyonnais.

L'Anneau des Sciences est un projet global et intégré qui combine une infrastructure pour distribuer les flux, une stratégie multimodale et un projet de territoire.

Il comporte :

- Des lignes nouvelles de transports en commun.
- Des aménagements pour les bus sur l'A6/A7 requalifiée en boulevard urbain.
- Des lignes de bus express sur l'Anneau des Sciences.
- Des aménagements facilitant la circulation des bus.
- Un réseau important de parcs-relais et de parcs de covoiturage, bien connectés avec les réseaux de transport en commun.

**Sébastien Chambe**, directeur de la Direction de la planification et des politiques d'agglomération au Grand Lyon, souligne que le projet Anneau des Sciences ambitionne d'être un levier de développement économique et un catalyseur pour les projets urbains. Il aura vocation à mettre en réseau les pôles économiques et les



sites universitaires et de recherche et à être un outil de la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité.

Au Sud de l'agglomération, l'Anneau des Sciences est doté de 2 portes :

- La porte de la Saulaie, située à la croisée des communes de Pierre-Bénite, de la Mulatière et d'Oullins, à proximité de Confluence et de Gerland.
- La porte de Saint-Fons, située à la croisée des communes de Saint-Fons, Vénissieux, à proximité de Gerland et du Moulin à Vent.

L'Anneau des Sciences se veut un déclencheur de développement pour les territoires de la Saulaie et de Saint-Fons.

La porte de la Saulaie serait équipée d'un demi-échangeur, la porte de Saint-Fons disposerait d'un échangeur complet, tandis qu'un pont urbain traverserait le Rhône (l'Anneau des Sciences franchissant quant à lui le fleuve en souterrain).

En supprimant les autoroutes, l'Anneau des Sciences permettrait de reconquérir la relation au Rhône. Il favoriserait également le maintien des industries et des emplois de la Vallée de la Chimie, celle-ci étant soutenue par un projet de développement économique orienté vers la chimie verte.

Il permettrait également de reconquérir les milieux naturels du Rhône, tels que la lône d'Irigny.

Actuellement le boulevard Pierre Sépard mélange les fonctions de circulation et les infrastructures sont saturées.

L'Anneau des Sciences s'inscrit dans une stratégie multimodale, avec un réseau de transports collectifs urbains et ferroviaire renforcé et un développement des Parcs relais.

A l'entrée Sud de Lyon, cela se traduirait par :

- Le prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud avec un pôle multimodal.
- Des services de bus express via l'Anneau des Sciences.
- Un réseau de bus amélioré en surface.
- Une modernisation du réseau ferroviaire et la réouverture de la ligne Brignais Givors aux voyageurs.
- Une nouvelle halte ferroviaire et un nouveau parc-relais à Yvours.

L'Anneau des Sciences permettrait d'apaiser et requalifier les voiries locales (boulevard Pierre Sépard, N7 à Gerland, RD 15 à Pierre-Bénite) car les flux de transit n'y passeraient plus.

**Olivier Laurent** indique que dans la partie Nord de l'A450 les flux traversants devraient être réduits de 10 % à 30 %. En comparaison, le tracé proposé par la ville d'Oullins, dans la mesure où il est moins attractif pour atteindre la rive gauche, serait moins performant en termes de baisse de trafic.



Sur la partie Sud de l'A450, l'effet sur le trafic est moins notable, mais le projet permettrait de renforcer l'accessibilité aux territoires de l'agglomération et de développer l'offre de transports collectifs à Irigny et au terminus du métro B.

Sur l'axe A450 / Pierre Sémard, il devrait également y avoir des baisses significatives de trafic.

L'Anneau des Sciences améliorerait les liaisons interquartiers entre La Saulaie, Gerland, Saint Fons et Moulin à Vent.

La connexion entre Irigny et Pierre-Bénite serait améliorée grâce à l'A7 transformée en boulevard urbain.

Le trajet depuis Saint-Fons et Moulin à Vent vers le centre-ville serait également amélioré, par le boulevard Chambaud de Labruyère qui perdrait son statut de périphérique par défaut.

Les mouvements entre la Saulaie, Gerland et Saint-Fons seraient aussi améliorés par la création d'un pont urbain, celui-ci facilitant également la circulation vers l'Est.

La liaison entre Saint-Fons et Gerland serait aussi facilitée par la création d'un maillage nouveau entre le boulevard Lucien Sampaix et la rue de Surville.

**Sébastien Chambe** achève cette présentation en soulignant que l'Anneau des Sciences permettrait la réappropriation des berges du Rhône aux habitants. Il favoriserait le développement de sites de projet tels que la Saulaie, le Port Lyon Édouard Herriot, le BioPôle, la Vallée de la Chimie, contribuant ainsi à changer l'image du Sud de Lyon.

**Philippe Marzolf** demande si le réaménagement du boulevard Pierre Sémard est prévu dans le budget de l'Anneau des Sciences dédié à la requalification des voiries.

**Gérard Labrit** précise que cette requalification serait réalisée dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissements du Grand Lyon.

Pour répondre à la question posée plus tôt sur les moyens de traiter la pollution à la sortie des tunnels, **Gérard Labrit** rappelle que les traitements des émissions vont s'améliorer dans les prochaines années, que ces pollutions se diluent rapidement et que le parc automobile européen deviendra également moins polluant.

Il précise que les réglementations très strictes relatives à la qualité de l'air des tunnels seront bien évidemment respectées et qu'une étude « air » sera en outre réalisée. Il rappelle que les ventilations sanitaires des tunnels, très puissantes, favorisent aussi la dilution des pollutions.



## Echanges avec la salle

**Madame Demont**, de l'association des amis de Pierre-Bénite, estime qu'il est incohérent d'implanter un échangeur à proximité d'un hôpital et d'un collège et considère que le maître d'ouvrage déplace le problème du centre-ville vers 3 communes. Elle souligne que le parc-relais qui sera situé aux Hôpitaux Sud viendra aggraver la pollution déjà engendrée par les sorties de tunnel et l'échangeur. Elle indique que les habitants de Saint-Genis, Pierre-Bénite et Oullins sont dépités par la position favorable exprimée par Jean-Luc Da Passano vis-à-vis du projet Anneau des Sciences.

**Jean-Luc Da Passano** s'étonne du fait que l'on puisse s'opposer au fait qu'un hôpital puisse être desservi par une voie rapide. Il rappelle que l'infrastructure serait enterrée après l'échangeur. De même, selon lui, l'échangeur de la Saulaie n'occasionnerait pas d'impact sur les habitants de ce quartier. Il indique que dans le projet soutenu par la ville d'Oullins, le passage d'une 2 x 5 voies à Pierre-Bénite impacterait les habitants et rappelle que cette option prévoit également la présence d'un échangeur aux Hôpitaux Sud.

**Gérard Claisse** précise que le périphérique ne traverserait pas, mais desservirait les communes. Il rappelle que le maître d'ouvrage est conscient du caractère délicat de la sortie Hôpitaux Sud et assure que celle-ci fera l'objet d'une attention particulière.

Concernant les émissions polluantes des véhicules, il rappelle que les voitures actuellement soumises à la réglementation Euro 4 devront prochainement respecter les normes Euro 6, et que cette évolution entraînera une baisse des émissions polluantes d'ici 2025.

**Gilles Renevier**, de l'Association Respect de l'Environnement, membre du réseau Fractures dans l'Est Lyonnais, indique qu'il est probable que le contournement de transit soit réalisé à l'Est. Il affirme que les habitants de l'Est Lyonnais sont lassés que cette partie de l'agglomération soit le déversoir de toutes les nuisances (aéroport, A43, ZI des Chênes, incinérateur des terres polluées, lignes à haute tension, pipe lines...). Il estime que si le développement économique doit être partagé par tous les habitants de l'agglomération, les nuisances qui en découlent doivent également l'être.

Il s'étonne par ailleurs que les tracés des contournements ferroviaire et routier Est prévoient de traverser la zone du Val d'Ozon, qui comprend une zone de captage d'eau potable hyper protégée. Au nom de son association, il sollicite des rendez-vous avec Gérard Collomb et le Préfet de Région afin de leur présenter des solutions alternatives pour l'Est Lyonnais.



**Philippe Marzolf** précise que ce ne sont ni le Préfet, ni le Maire de Lyon qui décideront des modalités du contournement de Lyon, mais l'État. Il rappelle par ailleurs que c'est à titre personnel que le Préfet s'est exprimé en faveur d'un contournement Est de l'agglomération.

**Jean-Claude Desseigne**, vice-président du Grand Lyon et Maire de Tassin la Demi-Lune, affirme qu'il n'est pas question de rejeter les nuisances sur l'Est. En tant que Maire, il préférerait que le contournement Ouest soit privilégié. Il indique que quoi qu'il en soit, si l'hypothèse d'un contournement à l'Est était retenue, celle-ci ferait l'objet d'une saisine de la CNDP.

**Philippe Marzolf** précise qu'il en serait de même pour un projet à l'Ouest.

**Jacques Dunand** de l'Association de Lutte contre les nuisances, observe qu'il y aura bientôt 6 autoroutes à l'Est et que cette partie du territoire est saturée par les contournements et les rocadés. Il demande s'il ne serait pas pertinent de revenir au projet initial de réaliser l'A7 à l'Ouest de l'agglomération.

**Madame Michaud** demande quels aménagements sont prévus sur les berges du Rhône à hauteur de Pierre-Bénite, qualifiant en l'état actuel cette zone de véritable « verrue ».

**Sébastien Chambe** explique qu'à ce niveau de Pierre-Bénite, l'axe serait requaifié en voie d'accès métropolitaine en 2 x 3 voies, le passage à 2 x 2 voies du futur boulevard urbain s'effectuant à hauteur de la Saulaie. Depuis l'arrivée de l'A450 à la Saulaie, il est prévu d'aménager la voirie en diminuant les vitesses autorisées, en rétrécissant les chaussées, en vue de réduire le trafic de 30 %. D'autre part, l'accès à la lône de Pierre-Bénite serait également requaifié. Cela permettrait de retravailler tout le linéaire de la lône de Pierre-Bénite.

**Chantal Sayaret** de la CPDP relaie la remarque d'un internaute, qui souligne l'opposition entre les ambitions du maître d'ouvrage en matière de qualité paysagère et le fait que le projet sera destructurant pour les milieux naturels. Il demande pourquoi ne pas plutôt restaurer ce qui aura été dégradé.

**Sébastien Chambe** précise que dans la partie du boulevard urbain en 2 x 2 voies, il serait possible d'avoir des carrefours à chaque intersection, permettant ainsi aux piétons d'accéder au fleuve. Ces accès seraient moins nombreux dans la partie à 2 x 3 voies, en revanche, ils seraient entièrement requaifiés. De même l'on peut imaginer que la lône de Pierre-Bénite, à l'instar de celle de la Table ronde et de la Chèvre, soit renaturée.



**Madame Michaud** souligne qu'il n'est pas prévu d'aménager les îlons dans le cadre du projet Anneau des Sciences, alors que cela peut constituer une occasion de requalifier ce site.

**Gérard Claisse** indique que les îlons ne sont pas oubliés dans ce projet et que la question de la îlon de Pierre-Bénite est abordée au sein du dossier du maître d'ouvrage. Le débat public constitue ici un moyen de mieux prendre en compte les préoccupations du public.

**Marie-Claude Gaillot**, présidente du SMIRIL (Syndicat Mixte du Rhône, des Îles et des Îlons), souhaite connaître les améliorations dont il est question concernant l'accès aux îlons.

**Sébastien Chambe** indique que le projet directeur de la Vallée de la Chimie identifie un manque de liaisons Est-Ouest entre les 2 rives du Rhône. L'enjeu est de créer des franchissements du Rhône facilitant notamment les déplacements en modes doux.

**Jean-Luc Da Passano** partage la volonté de reconquérir le Rhône et rappelle que si les abords du fleuve sont dégradés à la hauteur de Pierre-Bénite, c'est en raison, à l'époque, d'une absence de volonté politique d'agir. Il souligne le fait que d'ores et déjà, un important travail de reconquête du fleuve et de restauration des milieux naturels a été réalisé.

**Jean-Paul Puyfaucher** demande de quels franchissements du Rhône il est question.

**Gérard Claisse** répond que ces projets de franchissement se situent très en aval du projet et que ce sujet n'a pas réellement lieu d'être abordé dans le cadre du débat.

**Cyril Mathey**, d'EELV à Givors, affirme que le TOP est un projet ambitieux mais coûteux et demande pourquoi le renforcement des transports collectifs dans l'Ouest ne constitue pas une priorité.

**Gérard Claisse** répond que le TOP est en effet un projet coûteux, mais précise que l'Anneau des Sciences n'est pas le TOP, puisqu'il s'agit d'un projet enterré et associé à une politique de développement des transports en commun.

Il rappelle qu'1 milliard d'euros d'investissement ont été consacrés aux transports collectifs au cours de chacun des 2 précédents mandats et qu'il en sera de même lors du prochain.

Il rappelle de même que dans l'agglomération, la part de la voiture particulière dans les modes de transports a baissé ces dernières années et que l'objectif est de conforter cette tendance dans les années à venir. La part modale de la voiture est passée de 52 % en 1995 à 47 % en 2006 et l'objectif 2030 est de la réduire à 40 %, tandis que la part modale des transports en commun, dans le même temps, est



passée de 11 % à 15,4 %, l'objectif 2030 étant 21,4 %. L'ambition pour les vélos, dont la part était hier insignifiante, est de représenter 7,5 %. La politique conduite actuellement par l'agglomération vise également à réduire la place de la voiture en ville, comme en témoigne le réaménagement des berges du Rhône, la transformation de la rue Garibaldi et du cours Emile Zola, le développement du stationnement payant et de l'offre des vélos en libre-service. L'enjeu du projet n'est pas de créer de nouvelles capacités et d'induire de nouveaux trafics.

**Jean-Philippe Marot**, de l'Est Lyonnais, estime qu'un débat public a vocation à évaluer la pertinence d'un projet et estime que dans le cas présent, les projets alternatifs sont systématiquement dénigrés et que les contradicteurs du maître d'ouvrage n'ont pas la parole.

Il demande si l'hypothèse évoquée de réaliser un contournement situé encore plus à l'Est, allant de l'aéroport Saint-Exupéry à Vienne, n'est qu'un leurre ou donnera réellement matière à débattre.

**Philippe Marzolf** rappelle que le débat public offre la possibilité de s'exprimer à tout le monde par différents moyens.

**Gérard Claisse** interpelle l'État sur son engagement à réaliser un grand contournement de l'agglomération.

**Christian Maisonnier** de la DREAL estime que ce type de débat permet d'évoluer ou de confronter les différents points de vue. Il offre l'opportunité d'obtenir une vision globale sur un sujet, et il appartient aux politiques de trouver les bons réglages pour concilier des objectifs parfois contradictoires sur un même projet.

Il rappelle la position du Ministère, qui estime que la position du Grand Lyon est légitime. En revanche, les mesures qui seront prises ne sont pas connues à ce jour. Il s'agira probablement d'associer plusieurs solutions : recours au ferroviaire, utilisation de l'existant, et aménagements routiers qui n'induisent pas de nouveaux trafics.

**Thierry de Gaspéris**, représentant de la Fédération des Industries du Sud-Ouest Lyonnais, invite à réfléchir dans une perspective de développement durable, en se préoccupant également des questions économiques et de société. Il est nécessaire de préserver des emplois, et l'Anneau des Sciences est essentiel pour le maintien de l'activité économique. Il souligne que l'économie du futur ne sera pas exclusivement immatérielle et qu'il existe de nombreuses activités locales et manuelles qui exigent de se déplacer.

Il demande quel sera l'avenir de la D342 qui présente aujourd'hui, en raison d'un trafic intense, d'importants problèmes de sécurité.



D'autre part, il souhaite savoir si l'Anneau des Sciences viendra faciliter l'installation, pour l'instant impossible, de la fibre optique dans le Sud-Ouest de l'agglomération.

**Sébastien Chambe** indique que la 342 constituera un point d'accès important à l'Anneau des Sciences.

De fait, les abords de cette voirie à 2 x 2 voies seront réaménagés, avec un linéaire retravaillé et une requalification du tissu économique autour de cette route.

**Gérard Claisse** déclare que le Grand Lyon va mettre en place une délégation de service public pour installer le haut débit dans l'agglomération, avec pour objectif de couvrir tout le tissu économique d'ici 2019 au plus tard.

**Hervé Laroyenne** souligne son besoin de se déplacer pour travailler, d'Irigny à la Presqu'île ou à la Part-Dieu et demande comment le projet améliorera le trafic Nord-Sud local. Il estime par ailleurs qu'une organisation multimodale impliquera des ruptures de charge.

**Gérard Labrit** répond qu'il pourra emprunter le métro à partir des Hôpitaux Sud après avoir rallié le métro en bus, ou qu'en voiture, il pourra atteindre une porte à Beaunant.

**Jean-Luc Da Passano** souligne le déficit actuel de transports en commun dans le Sud-Ouest de l'agglomération et estime qu'il est important que les usagers puissent avoir le choix entre la voiture et les transports collectifs. Il rappelle le projet d'une ligne de bus express dans l'Anneau des Sciences.

**Gilles Rouzel**, de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais et membre de l'association ALCALY, estime que le mélange des trafics au sein des l'agglomération constitue une erreur historique que l'on se doit de régler. Pour autant, écarter le trafic de transit ne représente pas l'unique solution. L'Anneau des Sciences est un projet urbain qui peut résoudre partiellement le problème du trafic local. Mais il est nécessaire de trouver des solutions à une bonne échelle en ce qui concerne la problématique du trafic de transit. La vallée du Rhône est déjà dotée d'une autoroute, d'une nationale et de 2 voies ferrées majeures. La question du trafic de transit doit être envisagée à l'échelle nationale. Le report du routier sur le fluvial pourrait constituer l'une des solutions à envisager.

**Gilbert Barnachon** de l'Association Fractures, souhaite que le Préfet s'exprime dans le cadre du débat au nom de l'État et non à titre personnel. Il réitère la demande de l'association de rencontrer Gérard Collomb et le Préfet, notamment pour obtenir des précisions sur ce qui est envisagé en matière de report modal du trafic de transit.



Il exprime par ailleurs le souhait qu'un débat soit organisé sur la politique de transports dans l'aire métropolitaine, avant d'initier un débat public sur le projet de contournement de l'agglomération.

**Philippe Marzolf** indique que, si la CNDP peut aussi être saisie pour organiser des débats publics sur des questions de politiques publiques, cette saisine ne peut être le fait que du gouvernement.

**Gérard Claisse** rappelle que le trafic de transit Nord Sud représente un débit de 35 000 véhicules par jour, concentré sur l'A6/A7, le tunnel sous Fourvière et la Rocade Est. Il indique que le Grand Lyon doit traiter avec l'Anneau des Sciences des problèmes de trafic local.

**Jean-Claude Desseigne** admet qu'il y a eu des erreurs dans le passé et souligne que l'on s'attache désormais à trouver des solutions pour l'avenir.

Il estime que l'on ne peut pas reporter tout le trafic de transit sur le fluvial et le ferroviaire, mais indique que localement, des initiatives vont d'ores et déjà dans ce sens, notamment avec le Port Edouard Herriot et le projet ferroviaire Lyon-Turin.

**Philippe Marzolf** demande combien de parc-relais seront créés ou renforcés dans le cadre du projet d'Anneau des Sciences.

**Gérard Labrit** rappelle qu'il s'agit d'une dynamique en progression constante, avec l'ajout de places supplémentaires dans le parc existant et la création de nouvelles haltes. Ainsi la halte de la Saulaie comptera 500 places, tant qu'il en est prévu entre 750 et 1000 au terminus des hôpitaux.

A l'entrée Nord de l'Anneau des Sciences, au Pérollier, le parc-relais pourra accueillir 300 véhicules. Le parc de la gare d'Écully la Demi-Lune sera agrandi, il y a aura également 300 places à la gare de Francheville. L'objectif est de multiplier les sites dans lesquels les usagers pourront garer leur voiture afin de poursuivre leur trajet en transports collectifs.

**Gilles Laracine**, de l'Association Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais, observe que depuis la mise en service de l'A89, il y a une augmentation du trafic sous le tunnel de Fourvière et sur la rocade Est, soulignant ainsi le trafic induit par la création de nouvelles infrastructures. Il rappelle par ailleurs que les associations s'interrogent également sur les problèmes du futur. Ainsi, lorsque le maître d'ouvrage affirme que le bilan gaz à effet de serre (GES) du projet d'Anneau des Sciences est neutre, prend-il en compte les flux déportés sur le grand contournement ? L'association estime que les émissions seront probablement plus élevées par rapport aux



projections énoncées par le maître d'ouvrage, et qu'elles seront loin des objectifs de réduction d'émissions.

Par ailleurs, si les émissions polluantes doivent baisser d'ici 2030, il en sera de même si l'on opte pour une solution « tout transport collectif ». **Gilles Laracine** demande pourquoi on ne développerait pas dès à présent les modes doux.

**Gérard Claisse** indique que l'Anneau des Sciences induira du trafic si l'on ne change rien par ailleurs, mais précise que cette infrastructure vient en remplacement d'une autoroute. Par conséquent, cette mécanique de l'induction ne fonctionne pas.

Au niveau de l'agglomération, le trafic sera le même. Par ailleurs, le péage viendra réguler le trafic sur l'infrastructure.

Il rappelle que les projets antérieurs n'ont pas induit de trafic.

Il confirme que le bilan GES du projet est neutre et estime qu'étant donnée l'évolution des normes européennes, les émissions polluantes baisseront quoi qu'il en soit.

**Paul Thevenon** observe que le fait de devoir changer de véhicule tous les 5 ans pour être conforme aux normes sera économiquement intenable pour de nombreuses personnes.

Il affirme que le SYTRAL fait du « chantage », en conditionnant le prolongement de la ligne B jusqu'aux Hôpitaux Sud à la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Constatant que le stationnement est déjà saturé au niveau des Hôpitaux Sud, il demande où seront implantés les parcs-relais. De même, il souligne qu'il faut des parcs-relais associés à des transports en commun qui fonctionnent.

**Gérard Claisse** rappelle que les transports en commun sont actuellement englués dans les cœurs de ville de l'Ouest Lyonnais.

**Philippe Bossuet** du Sytral, rappelle que le prolongement de la ligne B jusqu'à la Saulaie sera mis en service 2013. Des études préalables sont conduites en vue d'un prolongement de la ligne jusqu'aux Hôpitaux Sud. L'investissement s'élèverait alors à plus de 220 millions d'euros. Seul un projet complet de desserte viendra justifier le prolongement du métro. A cet égard, il est important qu'il y ait une desserte routière de ce secteur qui compte de nombreux équipements et perspectives de développement urbain.

**Gérard Claisse** montre une comparaison réalisée par Air Rhône-Alpes des émissions de NOx avec les évolutions du parc automobile. Ces cartes montrent qu'actuellement les normes d'émissions sont dépassées en de nombreux points. A l'horizon 2030, avec ou sans Anneau des Sciences, celles-ci sont significativement réduites, grâce à un renouvellement régulier du parc automobile.



**François-Noël Buffet** déclare que le président du Sytral a affirmé que le prolongement du métro aux Hôpitaux Sud était conditionné à l'Anneau des Sciences, tandis que Gérard Collomb a affirmé que ce prolongement était réalisable indépendamment de l'Anneau des Sciences.

Par ailleurs, il souligne que la réalisation du Tronçon Nord du Périphérique a permis en son temps de requalifier le quartier de Vaise.

Selon lui, il est urgent de prolonger le métro jusqu'aux Hôpitaux Sud quoi qu'il en soit, notamment pour accompagner la mise en œuvre du Plan Campus. Le coût de ce prolongement est évalué à 300 millions d'euros, un montant qui équivaut au coût du raccordement au futur stade de Décines. Pour **François-Noël Buffet**, il s'agit de savoir quel choix politique sera privilégié par l'agglomération.

Le prolongement de la ligne B devrait pouvoir soulager la circulation, avant même la réalisation de l'Anneau des Sciences.

**Gérard Claisse** partage l'avis de **François-Noël Buffet**, tout en précisant que le Grand Lyon ne décide pas du futur plan de mandat du Sytral. Il indique que cette demande de prise en compte a été entendue et approuve l'opportunité de ce projet, mais rappelle que le débat actuel porte sur le projet multimodal et que le cas échéant, le prolongement de la ligne B nécessitera un délai important dans sa réalisation.

**François-Noël Buffet** indique que le projet est déjà très avancé au sein du Sytral, et que si celui-ci était validé, une mise en service de la ligne serait envisageable en 2018-2020.

**Gérard Claisse** précise que les études préalables du Sytral ne font que commencer.

**Georges Chiche**, habitant d'Oullins, pense que le prolongement du métro ne se réalisera pas sans le TOP, dans la mesure où selon lui il n'y a pas matière à créer un métro pour 4000 étudiants. Il demande si le bouclage du périphérique à l'Ouest va générer un développement urbain aussi important qu'à l'Est, et se demande s'il n'y aura pas plus de 150 000 habitants de plus en 2030, entraînant ainsi la mégalopolisation de l'Ouest Lyonnais.

**Jean-Luc Da Passano** indique que la Rocade Est est un contournement alors que le périphérique est une voirie interne, et estime que l'on ne peut pas comparer les deux infrastructures. L'Anneau des Sciences permettra ainsi aux habitants d'aller d'une commune à une autre.



**Gérard Claisse** précise que, selon les projections, l'agglomération accueillera 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, mais que le SCoT vise à lutter contre l'étalement urbain. En fait, il est prévu d'accueillir 65 000 personnes supplémentaires à Lyon et Villeurbanne, 40 000 dans l'Est Lyonnais, 20 000 dans le Val de Saône et 20 000 dans l'Ouest Lyonnais. Il n'est pas question de densifier tout l'Ouest Lyonnais. La densification se concentrera le long des axes lourds de transports collectifs.

De même, ce développement va se faire en préservant 50 % d'espaces naturels et agricoles. Il ne s'agira pas de miter le territoire.

**Laurent Merle** d'Irigny indique que l'Anneau des Sciences constituera une couronne interne, qui par conséquent ne devra pas accueillir de camions. Il demande comment les entreprises situées à proximité de l'Anneau des Sciences seront desservies si les camions ne peuvent pas l'emprunter. Il s'interroge également sur les moyens d'alimenter, sans créer de bouchon, les parkings de 300 à 500 personnes aux heures de pointe si les voiries ne sont pas adaptées.

**Jean-Luc Da Passano** explique que par exemple, pour accéder au parc-relais de la Saulaie, l'on peut emprunter l'A7 et utiliser le demi-échangeur, ou si l'on se dirige vers l'Est, l'on peut traverser le pont de Pierre-Bénite.

Il rappelle qu'il y a des portes pour desservir cet Anneau.

Il précise que c'est le trafic de transit qui sera écarté de l'Anneau des Sciences mais que les camions locaux pourront l'utiliser.

**Gérard Claisse** comprend l'inquiétude des habitants de Pierre-Bénite à l'égard des trafics supplémentaires en provenance d'Irigny qui pourraient être induits par l'Anneau des Sciences. Il explique que les projections prévoient a contrario des baisses de trafic (moins 40 % sur la rue Henri Brosse, moins 15 à 17 % sur le boulevard de l'Europe). Il rappelle que l'Anneau des Sciences va permettre d'alléger les voiries qui sont encombrées.

**Olivier Laurent** indique que d'une part, l'on pourra observer un retrait des trafics traversants, lié au fait que ceux-ci sont écartés très en amont et que d'autre part, le trafic à proximité des échangeurs et des parcs-relais sera légèrement plus élevé, mais peu comparable au trafic induit par une autoroute.

Les aménagements réalisés sur les voiries pour réduire le trafic consistent à créer des « pincements » sur celle-ci, en la rétrécissant par endroits, en allouant une plus grande place aux déplacements doux...

**Jean-Pierre Scappaticci**, adjoint aux finances de la Ville d'Oullins, indique que le Grand Lyon s'appuie sur l'hypothèse que l'Anneau des Sciences permet de réduire le trafic de 13 % dans le secteur du Revoyet à Oullins. Il remet ce chiffre en cause,



l'estimant impossible avec un débit de 22 000 véhicules par jour. Cette observation vient selon lui conforter l'intérêt du projet défendu par Oullins qui préconise de créer un échangeur à l'extérieur.

Par ailleurs, il reproche au Grand Lyon de traiter la question des Hôpitaux Sud de façon trop superficielle...

**Jean-Luc Da Passano** souligne que quel que soit le tracé adopté, les habitants d'Oullins devront emprunter les mêmes voiries. Aujourd'hui, Pierre-Bénite est tellement embouteillée que chacun tente de circuler par des chemins détournés. L'objectif est d'éviter l'encombrement de toutes ces voiries.

**Gérard Claisse** affirme que quel que soit le projet, il existe toujours des personnes qui remettent en cause la véracité des modèles de projection sur lesquels s'appuient les maîtres d'ouvrage. Il fait remarquer que les modèles utilisés par le Laboratoire d'Economie des Transports, bien que différents, fournissent des résultats équivalents à ceux exploités par le Grand Lyon.

**Philippe Marzolf** estime que les maîtres d'ouvrage devraient rencontrer les acteurs du territoire et présenter leurs études en amont du débat.

**Gérard Claisse** considère qu'il appartient à la CPDP de valider la qualité des données produites pour le débat par le Maître d'Ouvrage.

**Philippe Marzolf** rappelle à ce sujet que la CPDP a demandé des expertises complémentaires sur le projet.

**Maurice Fisch**, de l'Association Stop au TOP, demande si le maître d'ouvrage est prêt à investir 570 millions d'euros pour renforcer les transports en commun et s'il serait en mesure de dissocier la création de l'Anneau des Sciences de certaines solutions alternatives moins coûteuses et plus rapides, pour développer les transports collectifs et aménager les voiries. Il demande par ailleurs s'il est possible d'indiquer des valeurs absolues à côté des pourcentages dans la présentation du projet.

**Gérard Claisse** rappelle que lors de chaque mandat, 1 milliard d'euros a été consentis aux transports collectifs.

Si aujourd'hui le TER permet de transporter 15 000 passagers par jour, il ne suffit pas de multiplier les investissements pour en transporter 150 000. L'on doit par ailleurs avoir une demande du public et desservir un territoire suffisamment dense.

L'enjeu est d'enlever 180 000 voyageurs de l'A6/A7 et le report sur les seuls transports collectifs n'y suffira pas.



L'on doit plutôt continuer d'associer les différentes solutions. C'est ce que le Grand Lyon s'applique à réaliser, notamment en aidant les TER. Par ailleurs, les agglomérations du pôle métropolitain développent également des mesures telles que l'incitation au covoiturage.

**Philippe Marzolf** clôt la réunion.