



Réunion territoriale « Entrée Nord-Ouest de Lyon »

Jeudi 10 janvier 2013

Tassin-la-Demi-Lune

Synthèse

Introduction

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

Mot d'accueil de Jean-Claude Desseigne, Maire de Tassin-la-Demi-Lune

Il indique que la première partie du débat a permis de dialoguer et d'apporter des éclairages variés et approfondis sur le contexte et les enjeux liés au projet de bouclage du périphérique. Il rappelle que ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique globale d'aménagement de l'agglomération lyonnaise. Pour Tassin-la-Demi-Lune, il s'agit d'une reconquête urbaine et d'un grand projet d'aménagement du territoire, notamment avec la restitution du boulevard du Valvert à l'occasion de la requalification de l'A6/A7.

L'Anneau des Sciences est en lien avec une vision à l'échelle de l'agglomération qui comprend :

- La réalisation d'un grand contournement de l'agglomération
- L'articulation combinée des différents modes de transport pour favoriser l'intermodalité
- La restructuration de l'A6/A7
- Le développement de l'offre de transports collectifs et la revalorisation des modes doux
- La mise en réseau des grands espaces naturels de l'agglomération
- L'organisation du développement urbain
- La valorisation des potentiels économiques

Au sein d'une métropole de 3 millions d'habitants qui en comptera 150 000 supplémentaires en 2030, il souligne l'urgence de prendre les bonnes décisions.

Jean-Claude Desseigne rappelle l'engorgement subi par Tassin-la-Demi-Lune, en particulier aux niveaux de l'Horloge, du carrefour de la Libération et du Boulevard du Valvert, indiquant que près des 2/3 du trafic provient de la circulation de transit.

Philippe Marzolf présente le déroulé de la soirée

- Enseignements à mi débat par la CPDP.
- Présentation globale du projet Anneau des Sciences
- Focus sur la partie Nord-Ouest du projet.
- 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 :

- 1300 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 débat :

Les avis convergent en faveur de la réalisation par l'Etat d'un grand contournement de transit, 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'accroître 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 un 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 verseront 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'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, 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. Les tracés longs (ce tracé alternatif et le scénario Rocade) 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, d'une durée de maximum 2 mois.

Réactions et questions de la salle

Monsieur Chassagneux de Saint-Genis-les-Ollières dénonce le gigantisme du projet, alors que l'avenir doit plutôt s'inscrire dans la réduction de la taille des voiries.

Marc Liaudon, de Craponne s'étonne du chiffre de 3 millions d'habitants dans l'agglomération donné par **Jean-Claude Desseigne**.

Jean-Claude Desseigne indique qu'il se réfère au territoire de l'Aire métropolitaine (Grand Lyon, Pays Viennois, Nord, Isère, Saint-Etienne Métropole) qui dépasse la géographie du Grand Lyon.

Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional, indique qu'il y existe aussi des opposants au projet de grand contournement, qui défendent notamment l'idée d'un contournement ferroviaire plutôt qu'autoroutier.

Antonio Gonzalez, conseiller municipal à Saint-Genis-les-Ollières, estime que les préconisations des experts émises lors des PPA (Plans de Protection de l'Atmosphère), en faveur d'un changement radical de comportement des automobilistes qui doivent se reporter sur les transports collectifs, n'ont pas été écoutées par le maître d'ouvrage.

Philippe Marzolf rappelle que les experts indiquent aussi que les comportements sont longs à faire évoluer et qu'il n'y aurait pas d'effondrement de la voiture dans les prochaines décennies.

Bernard Servanin d'ALCALY, association qui regroupe 110 communes, souligne qu'il n'y a pas de consensus sur un grand contournement de l'agglomération lyonnaise et préconise d'aller chercher des solutions à l'échelle nationale pour le grand transit, en incitant notamment à utiliser d'autres axes routiers, sous-exploités, pour aller du Nord-Est de l'Europe à l'Espagne.

Monique Cosson, conseillère régionale, indique que la question de l'évaluation des différents impacts du projet ramenée au nombre de personnes transportées a souvent été évoquée. Elle demande si ces évaluations sont possibles et s'étonne que cette question n'apparaisse pas dans les enseignements du débat.

Jean Baptiste Cubaud, demande ce qu'il en sera du financement du projet lors du transfert de compétences du Conseil général du Rhône au Grand Lyon à l'occasion de la création de la Métropole.



Philippe Marzolf rapporte les propos du Conseil général : il s'agira de la même puissance financière qu'auparavant puisque les compétences du Grand Lyon et du Conseil général seront fusionnées sur un même territoire.

Jean Murard de l'Association Déplacements Citoyens indique qu'il ne s'agit de réaliser ni un projet « tout routier », ni un projet « tout transports collectifs » mais de trouver un rééquilibrage entre les différents modes.

Il souligne que le projet devra être payé jusqu'en 2055, et ce aux $\frac{3}{4}$ par les contribuables.

Il estime que ce projet autoroutier n'est pas cohérent avec les objectifs du facteur 4. Il trouve inadmissible que le maître d'ouvrage subordonne le renforcement des transports en commun à la création du tronçon ouest du périphérique, alors qu'il existe des solutions alternatives qui peuvent être mises en œuvre plus rapidement que le projet.

Jean-Marc Goyet, habitant de Tassin-la-Demi-Lune, demande comment l'Anneau des Sciences résoudra le problème de la circulation pénétrante qui traverse et engorge sa commune.

Il souhaite avoir des précisions sur l'affirmation selon laquelle plus on développe les transports en commun, plus cela génère d'investissements.

Philippe Marzolf rappelle l'explication du SYTRAL, selon laquelle l'utilisateur ne participe en réalité qu'à hauteur de 20 à 30 % de l'investissement, le reste du financement étant issu de l'emprunt et des subventions.

Pour **Jean-Pierre Brusq**, des conseils de quartier du 9^e arrondissement de Lyon, l'enjeu est de faciliter la circulation automobile pour tous ceux qui en ont besoin. Il est nécessaire de réaliser un contournement autoroutier de l'agglomération et le tronçon ouest du périphérique. Il doit y avoir un projet global comme dans toutes les métropoles européennes.

Jean-Paul Puyfaucher de la CPDP synthétise les réactions du public par rapport aux enseignements du débat : l'absence de consensus sur le projet de contournement autoroutier, le souhait d'évaluer les impacts au regard du nombre de personnes transportées, et une question d'ordre financier.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Interventions de Gérard Labrit, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon et **Olivier Laurent**, responsable du service Déplacements, Grand Lyon.

Gérard Labrit expose le contexte et les objectifs du Grand Lyon.



L'agglomération lyonnaise est une métropole de 3 millions d'habitants, économiquement dynamique.

A l'horizon 2030, l'agglomération entend poursuivre son développement économique, sa croissance démographique (150 000 habitants supplémentaires) et mettre la nature à portée de tous.

Cela nécessite d'amplifier la politique de mobilité durable et donc de lever plusieurs obstacles : un réseau routier qui mêle trafic de transit et trafic de desserte, une autoroute A6-A7 saturée passant au cœur de la ville, un réseau congestionné à l'ouest et un réseau TER qui trouve ses limites malgré son développement.

Le projet Anneau des Sciences est un projet global, à la fois une nouvelle infrastructure, un projet de territoire et un équipement multimodal.

Celui-ci va permettre de boucler le ring lyonnais, de relier efficacement les bassins de vie et de favoriser le rééquilibrage de l'agglomération.

La création de cette infrastructure, qui aura vocation à distribuer les trafics locaux, est conditionnée par la réalisation par l'État d'un contournement autoroutier de l'agglomération.

Le projet Anneau des Sciences compte 14,8 km de voies, enterrées à 80 %.

Il comporte 7 portes: Porte de Valvert, Porte des Trois Renards, Porte d'Alaï, Porte de Beaunant, Porte des Hôpitaux, Porte de la Saulaie, Porte de Saint-Fons.

Il est multimodal, avec la création de lignes de bus et d'aménagements dédiés, des connexions aux infrastructures lourdes, des parcs-relais et de covoiturage. L'ensemble de ces mesures conduira à accroître la performance des transports en commun.

Ce projet de territoire constitue à la fois un levier de développement économique, en reliant les pôles économiques, universitaires et de recherche, l'opportunité d'engager des opérations majeures de requalification urbaine, d'améliorer le cadre de vie et de disposer de transports en commun plus performants.

L'Anneau des Sciences va permettre de mettre en valeur l'environnement et le cadre de vie, permettant de supprimer près de 9 km d'autoroute en ville dont 7 km à ciel ouvert pour une infrastructure comptant seulement 3 km de voirie à ciel ouvert et 12 km enterrés.

Les nuisances seront réduites pour environ 50 000 personnes (-20 à -40 % de pollution et une atténuation du bruit de 2 à 3 décibels dans l'Ouest et en centre-ville) et de réduire les incidences sur les milieux naturels.

- Le coût du projet, selon le scénario retenu, est estimé entre 2,1 milliards et 2,5 5 milliards d'euros.
- 120 à 150 millions d'euros seront consacrés par le Grand Lyon à la requalification de l'A6/A7.



- 800 millions à 1 milliard seront alloués par le SYTRAL au renfort des transports en commun.
- 150 millions d'euros seront investis par le Grand Lyon pour la requalification des voiries de l'Ouest.

Le projet génère un besoin de financement de l'ordre de 60 à 75 millions € par an pour le Grand Lyon et pour le Conseil général.

Calendrier de réalisation du projet

- Été 2013 : décision du maître d'ouvrage
- 2013 – 2016 : études préalables
- 2016 – 2017 : enquête publique suivie de la déclaration d'utilité publique
- 2018- 2020 : démarrage des travaux
- 2025 : mise en service de la liaison Valvert / Laurent Bonnevey
- 2028 : requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain

Questions et réactions de la salle :

Georges Chiche, de l'association CADO d'Oullins souhaiterait que l'on précise le périmètre du territoire évoqué : s'agit-il de l'agglomération ou de la métropole ? Selon lui la perspective d'accueillir dans 30 ans 150 000 habitants supplémentaires dans un territoire qui en compte aujourd'hui 3 millions ne justifie pas d'investir dans un tel projet. Il estime qu'il y a une forme de vice dans l'argumentation à inscrire le projet dans la métropole, alors que les habitants hors agglomération lyonnaise ne sont pas vraiment concernés.

Il réagit à l'observation du SYTRAL selon laquelle le développement des transports en commun engendre des coûts toujours plus élevés, et considère qu'il est difficile d'admettre que cela puisse constituer un argument pour ne pas renforcer le réseau.

Pierre Jolivet de Francheville constate que seules les voiries des communes situées à l'intérieur de l'Anneau des Sciences seront requalifiées et demande si cela ne risque pas de déporter les problèmes d'engorgement vers les communes situées à l'extérieur du périmètre.

André Lély, du Comité d'Intérêt Local du quartier Chantegrillé à Sainte-Foy-lès-Lyon demande si le Grand Lyon envisage de remplacer les bus diesel par des véhicules électriques ou hybrides.

Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, précise que les 3 millions d'habitants correspondent à l'aire urbaine de Lyon, dont la population devrait augmenter de 250 à 300 000 personnes d'ici 2030. L'augmentation de 150 000 habitants concerne l'agglomération seule.



L'Anneau des Sciences est un projet d'agglomération qui vise à séparer le trafic de transit du trafic de desserte.

Il indique que 2 milliards d'euros ont été consacrés au développement des transports en commun au cours des 2 précédents mandats et que la part de l'usage de la voiture est passée de 52 % en 1995 à 47 %. Cet objectif de report modal se poursuit, visant une part de la voiture réduite à 40 % en 2030. L'Anneau des Sciences s'inscrit dans l'ambition de réduire la place de la voiture dans l'agglomération, de développer les transports en commun et les modes doux, pour soulager les cœurs de ville.

Philippe Marzolf repose la question portant sur la requalification des voiries de l'Ouest lyonnais.

Olivier Laurent précise que dans l'agglomération, outre le trafic interne et le trafic de transit, il existe un trafic d'échanges entre habitants de l'aire urbaine. Il faut organiser les déplacements de ces personnes, le renforcement des transports en commun n'y suffisant pas.

Il confirme, en citant l'exemple de Saint-Genis-Laval, que des aménagements seront réalisés sur les voiries des communes limitrophes se trouvant à l'extérieur de l'Anneau des Sciences.

Il rappelle que 70 % des km parcourus par les véhicules SYTRAL en surface le sont déjà par des véhicules électriques et qu'à ce titre, l'agglomération lyonnaise est exemplaire.

Il explique qu'il est impossible de comparer le débit d'une infrastructure avec une clientèle journalière dans les transports en commun.

A titre d'information, le nombre de personnes/jour qui utiliseront la totalité de l'Anneau des Sciences est estimé à 240 000 mais cela ne peut pas servir de point de comparaison. Le Grand Lyon va poster une contribution au débat pour éclaircir ce point.

Edmond Luca de la FNAUT note que la requalification de l'A6/A7 va générer moins de nuisances en raison de la baisse du trafic, mais qu'elles ne seront que reportées si l'on ne réduit pas le nombre de véhicules. Par ailleurs, il souligne que l'on aura des concentrations de polluants très supérieures à la moyenne, aux sorties des tunnels, sans disposer de moyens efficaces pour les traiter.

Les émissions de GES seront quant à elles identiques, alors que l'on se situe très loin des objectifs de réduction des GES fixés par le facteur 4.

Par ailleurs, 70 % du tracé de l'Anneau des Sciences sera parallèle aux lignes ferroviaires actuelles. Celles-ci pourront transporter 5400 personnes par heure et par sens, en conséquence de quoi il n'est pas nécessaire de faire circuler des bus polluants dans les tunnels de l'infrastructure.



Jean-Pierre Scappaticci, adjoint aux finances de la ville d'Oullins, demande comment sera assurée la sécurité des tunnels en particulier en cas d'incendie.

Dominique Lépine, adjointe au Maire de Tassin-la-Demi-Lune et conseillère communautaire interpelle les habitants de sa commune sur les nuisances liées au trafic de transit et affirme que le maintien de la qualité de vie à Tassin est conditionné à la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Jean-Claude Desseigne indique qu'une réglementation très stricte s'applique aux tunnels lyonnais et que le projet Anneau des Sciences n'expose pas les usagers à des risques majeurs.

Philippe Marzolf demande des précisions sur les dispositifs de sécurité prévus dans les tunnels de l'Anneau des Sciences.

Gérard Labrit répond que la sécurité des tunnels obéit à des mesures très strictes, avec la création d'ouvrages bitubes et d'un tube dédié à l'évacuation des en cas d'accident. De même, il est prévu dans ce cas que les tunnels soient immédiatement fermés à la circulation. Toutes les procédures sont destinées à éviter un départ d'incendie au sein d'un tunnel.

Les poids lourds seront autorisés à circuler dans les tunnels.

Le professionnalisme du Grand Lyon en matière de gestion des tunnels est particulièrement reconnu. Il n'y a d'ailleurs, selon lui, jamais de bouchon dans un tunnel, car tout est fait pour le reporter à l'extérieur de celui-ci.

Les capacités de traitement des émissions polluantes à la sortie des tunnels s'amélioreront d'ici 2025 et les effets de dilution de ces pollutions sont très importants.

Philippe Marzolf demande au maître d'ouvrage d'apporter également des précisions sur les impacts du projet sur la qualité de l'air et les émissions de GES.

Olivier Laurent indique que parallèlement aux prévisions d'augmentation de la population et du trafic, la forte progression des transports collectifs (+5 points de part modale pour les transports collectifs) entraînera une baisse de part modale de la voiture de 8 %, ce qui participera à stabiliser globalement la part de la voiture.

Si moins de personnes seront exposées aux particules fines qu'actuellement, un soin devra être particulièrement apporté à l'urbanisme dans les secteurs proches des sorties de tunnel.

François-Noël Buffet rappelle que la ville d'Oullins n'est pas hostile au projet de périphérique même si elle défend un trajet différent.

Noël Collomb, co-président de l'Association de Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, indique que le TOP est censé réduire le trafic de 50 % sur la jonction A6/A7



et de 30 % dans certaines rues de Tassin et de Francheville. Il demande quel est le procédé crédible envisagé par le maître d'ouvrage pour éviter la re-saturation du trafic, sans remettre en cause l'omniprésence de l'automobile.

Il demande quels seront les aménagements de voiries prévues, permettant le transfert des 65000 véhicules /jour pour accéder au Tronçon Ouest du Périphérique.

Philippe Mazmanian, habitant de Tassin-la-Demi-Lune rappelle que si l'on veut maintenir une activité économique et créer de la richesse, les personnes doivent pouvoir se déplacer et avoir le choix dans leur mode de déplacement. Il se déclare favorable à l'Anneau des Sciences car selon lui celui-ci offre ce choix aux usagers. En tant que sapeur-pompier volontaire, il rassure le public sur les améliorations apportées à la sécurité des tunnels.

Michel Terrot, député du Rhône, affirme au maître d'ouvrage que celui-ci ne fait que transposer la verrue de l'A6/A7 sur d'autres territoires qui l'intéressent moins. Il défend le tracé long et estime que le choix par le Grand Lyon de boucler le futur périphérique à hauteur du boulevard Laurent Bonnevey témoigne d'une vision statique de l'agglomération.

François Pastré, élu local à Craponne estime que le projet dans son ensemble est nécessaire à la collectivité et rappelle l'importance des enjeux de développement économique qui lui ont liés. Il est par ailleurs conscient qu'il y a des aménagements à prévoir pour atteindre les entrées des périphériques. S'il approuve le recours aux transports en commun, il souligne que cette solution est plus difficile à adopter hors des centres-villes. Il mise par ailleurs sur une réduction à l'avenir des nuisances liées à l'automobile, jugeant que la disparition de la voiture reste à ce jour une utopie.

Gérard Claisse répond à **Michel Terrot** que l'infrastructure à venir sera enterrée pour supprimer une autoroute en cœur de l'agglomération.

Le projet d'Anneau des Sciences est beaucoup plus favorable aux populations, qui seront nettement moins exposées.

Il précise par ailleurs que la solution alternative proposée par la ville d'Oullins rejoint, à l'instar de l'Anneau des Sciences, le boulevard Laurent Bonnevey.

Philippe Marzolf demande au maître d'ouvrage de publier une comparaison des impacts sur les populations entre la situation actuelle et celle envisagée dans le projet.

Gérard Labrit précise qu'à proximité des échangeurs de l'Anneau des Sciences, les voiries seront réaménagées de façon à réorganiser les trafics. La taille des voiries sera réduite pour dissuader les trafics traversants.



François-Noël Buffet souhaite connaître quel est le périmètre que l'on définit comme étant le cœur de l'agglomération.

Georges Guerrier, de l'association la Renaissance du Vieux Lyon, souligne, en dépit des travaux qui ont été réalisés sur les lignes ferroviaires partant de la Gare Saint-Paul, le problème que pose le tunnel des Deux-Amants, à une seule voie et les difficultés que cela crée au quotidien pour les usagers : retards, annulations...

Cyril Kretschmar, adjoint au maire de Francheville, conseiller régional, précise que le tunnel des Deux-Amants reste pour le moment à voie unique car le coût de création d'une deuxième voie est extrêmement élevé. La précision de ce coût sera apportée par la Région.

Il demande s'il restera des budgets suffisants pour investir dans les transports collectifs lorsque l'Anneau des Sciences aura déjà mobilisé 2 milliards d'euros pour sa réalisation. Il estime que la création de nouvelles voiries induit de nouveaux trafics et de nouvelles saturations et qu'il faut accorder la priorité au renforcement des transports en commun.

Il indique aussi ne pas comprendre comment les aménagements des voies d'accès au TOP permettront d'éviter une saturation du trafic et souhaiterait avoir des réponses précises à ce sujet.

Jean-Paul Puyfaucher indique que le public est en attente de précisions sur les moyens envisagés pour éviter de reproduire la saturation sur le TOP.

Gérard Claisse rappelle que l'Anneau des Sciences ne sera pas un aspirateur à voitures et que la solution réside dans le fait de réduire la voirie par ailleurs. Il souligne que l'agglomération s'inscrit dans une stratégie de maîtrise de l'usage de la voiture, avec des baisses constatées dans Lyon et une relative stabilité du trafic à l'intérieur du périphérique. En cela, l'Anneau des Sciences ne comporte pas de risque de trafic induit ou de saturation.

Il précise par ailleurs que la capacité d'investissement du SYTRAL dans le développement du réseau de transport en commun s'élève à environ 1 milliard d'euros sur 6 ans et que les efforts déjà engagés vont se poursuivre au même niveau dans le prochain mandat.

La partie la plus dense en termes de population de la communauté d'agglomération qui compte au total 58 communes, se trouve à l'intérieur du tracé de l'Anneau des Sciences. La densité des activités de services et de commerce est également beaucoup plus forte sur ce tracé que sur le scénario Rocade. Ce tracé est en cohérence avec la volonté de l'agglomération de limiter l'étalement péri-urbain.



Jean-Claude Desseigne indique que la résolution du problème du tunnel des 2 Amants relève de la Région et de la SNCF.

Il rappelle que le tronçon Nord du périphérique a permis d'absorber une importante quantité de trafic.

Il souligne que l'Anneau des Sciences permettra de relier des pôles économiques à des pôles universitaires et d'innovation, raison pour laquelle 3 portes seront créées à hauteur de Tassin-la-Demi-Lune.

Il affirme que l'addiction à l'automobile ne disparaîtra pas à court terme et qu'il faudra plusieurs générations pour que cela évolue.

Il précise que les futurs péages en free flow ne pénaliseront pas les infrastructures.

Focus local « territoire et déplacements »

Sébastien Chambe, directeur de la Direction de la planification et des politiques d'agglomération au Grand Lyon, introduit cette séquence qui présentera un zoom sur 3 portes de l'Anneau des Sciences, la stratégie multimodale envisagée dans ce secteur et la manière dont se déclineraient les différents objectifs du projet à l'échelle de ces sites.

Le périmètre étudié couvre les communes de Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, Craponne, et Francheville qui comptent 60 000 habitants et 26 000 emplois.

En ajoutant le 5^e et le 9^e arrondissement de Lyon, le périmètre compte 160 000 habitants et 75 000 emplois.

Interventions de **Marion Kluijtmans**, chargée de mission Territoires et Environnement au Grand Lyon et **d'Emilie Fodor**, chef de projet déplacements – Anneau des Sciences, au Grand Lyon.

Le secteur Valvert – 3 Renards représente un territoire attractif, à dominante résidentielle.

Il accueille le Pôle Économique Ouest (24 000 emplois) et le Campus Lyon Ouest.

Plusieurs infrastructures routières et ferroviaires convergent.

Ce secteur, contraint par son relief, dispose d'espaces naturels et paysagers à valoriser. A proximité de la porte du Valvert, son potentiel mutable est faible.

Le secteur d'Alaï est un carrefour où convergent les voiries de l'ouest (RD489, RD 342). Il accueille des sites économiques de la filière d'excellence « science de la vie » (BioMérieux et Boiron) ainsi que des parcs d'activités vieillissants (Leader's park, Parc du Chater). Ce secteur périurbain peu dense possède une dynamique résidentielle forte. Il comporte aussi des équipements et des espaces de loisirs (Aquavert).

L'usage prédominant de la voiture particulière dans le territoire Nord-Ouest, occasionne des traversées difficiles en centre-ville, rendant les transports collectifs, peu compétitifs par rapport à la voiture.

- Les portes du Valvert et des Trois Renards sont situées dans le vallon des Planches, entre la colline d'Écully et le centre de Tassin-la-Demi-Lune



- La porte d'Alaï se situe à la jonction des communes de Tassin-la-Demi-Lune et de Francheville, à proximité de Lyon ^{5e} et Craponne.

La multimodalité qui sera mise en œuvre avec l'Anneau des Sciences :

Dans le secteur Valvert - 3 Renards, le réseau de transports collectifs urbains et ferroviaires sera renforcé avec la création d'une ligne de bus express sur l'axe A6/A7, la ligne forte A4 reliant Part-Dieu au Campus Lyon Ouest, LEOL qui reliera Brindas et Craponne à Gorge de Loup ou Perrache. Les lignes TER actuelles seront modernisées et la réouverture de la ligne Brignais Givors permettra un accès aux bassins de vie de Givors. Les automobilistes seront incités à se reporter sur les transports en commun avec la création de parcs-relais au Pérollier et aux abords des gares de l'Ouest Lyonnais et le renforcement des parcs d'Écully-la-Demi-Lune et du Méridien.

Au niveau de la Porte d'Alaï, les lignes de transports collectifs seront renforcées, avec la ligne forte A2 qui desservira Francheville, LEOL qui reliera Brindas/Craponne à Gorge de Loup ou Perrache, et une desserte des Hôpitaux Sud.

De nouveaux parcs-relais seront créés sur les lignes A2 et LEOL ainsi que dans les gares TER et celui de la halte d'Alaï sera réaménagé. Parallèlement, le réseau de pistes cyclables sera développé. La requalification de l'A6/A7 permettra de transformer l'axe Valvert/la Saulaie en boulevard urbain, avec un trafic réduit de 50 % à 60 %, et l'insertion de lignes de transports en commun.

L'enjeu est de soulager les cœurs de ville, en générant une baisse importante du trafic automobile, par l'orientation en amont les usagers vers l'Anneau des Sciences. Ceci permet d'anticiper une diminution de trafic de 15% à 25 % sur l'avenue Victor Hugo à Tassin et de 30 % sur l'avenue du Chater à Francheville.

Les voiries seront par ailleurs requalifiées, en accordant notamment une plus large place aux piétons et aux cyclistes. L'objectif est également de rétablir une continuité urbaine entre les différentes communes de l'Ouest lyonnais.

La couverture du Valvert va permettre de créer un grand parc des vallons de l'Ouest, avec des continuités végétales et paysagères.

Un nouveau franchissement du Vallon de Charbonnières sera créé pour les modes doux.

L'Anneau des Sciences renforcera les liens urbains entre Ecully, Tassin-la-Demi-Lune et Vaise et organisera les sites de développement urbain tels que la ZAC du Centre, le quartier de l'Horloge ou les abords de la gare d'Écully-la-Demi-Lune.

Il offrira l'opportunité de requalifier des sites économiques et des équipements vieillissants tels que le Leader's Park et le Parc du Chater et d'affirmer le rôle de vitrine économique d'axes tels que la RD 489 et l'avenue du Chater. Ces aménagements renforceront également les liens urbains entre les quartiers de Bel-Air et d'Alaï.



A l'issue du débat public, un dispositif de concertation continue va être mis en œuvre par le Grand Lyon pour que l'ensemble des acteurs concernés puissent participer à la définition du projet.

Philippe Marzolf indique que ce plan de participation et d'information du public sera suivi par la CNDP, car la Loi Grenelle 2 dispose que le maître d'ouvrage doit informer le public de ses actions sur le projet jusqu'aux enquêtes publiques.

Questions et réactions de la salle

Franck Victorien d'Europe-Écologie-Les Verts, invite à « cesser de rêver de l'automobile » et affirme que le TOP est un projet qui s'inscrit dans le passé, a contrario des transports collectifs et du vélo qui représentent l'avenir.

René Lambert, Maire de Francheville, souhaite que l'on insiste auprès de l'État pour que celui-ci s'engage dans la réalisation du contournement autoroutier de l'agglomération. Il estime par ailleurs qu'il y a une grande différence entre le projet de TOP élaboré en 1990 et l'Anneau des Sciences. Tandis que le premier était aérien, susceptible de causer d'importantes nuisances, le projet actuel est en grande partie enterré, avec de véritables efforts en faveur de l'environnement, ce qui représente une avancée considérable. Il se déclare favorable à l'Anneau des Sciences mais exprime la volonté qu'il y ait des voiries d'accompagnement aménagées, notamment pour les modes doux.

Corentin Raymond, conseiller municipal à Tassin-la-Demi-Lune, chargé du développement durable, souligne que les habitants attendent la réalisation de ce projet et la couverture du boulevard de Valvert. L'enjeu est également que le projet permette de conserver la dynamique commerciale de Tassin en faisant en sorte que les personnes puissent s'arrêter dans la ville.

Jocelyne Rivals, directrice de TECHLID, indique que l'Anneau des Sciences renforcera l'accessibilité au Parc d'activité en transports en commun ou en voiture : il permettra d'accéder à de nouveaux marchés et d'instaurer de meilleures relations avec les clients et les fournisseurs, d'élargir le recrutement et de fidéliser les salariés. L'Anneau des Sciences désenclavera également les sites économiques et universitaires et permettra de relier l'Ouest de l'agglomération aux grands équipements de l'Est (aéroport, Eurexpo...).

Jacques Gallay, conseiller municipal à Dardilly, fait part de sa crainte que l'arrivée de l'A89 et potentiellement de l'A45 transforme l'Anneau des Sciences en une infrastructure de transit. Son souhait est que ce trafic de transit soit relié au Nord et



au Sud de l'agglomération. Il insiste pour que l'Anneau des Sciences reste réservé au trafic local.

Philippe Marzolf relaie 2 questions d'internautes :

Comment les automobilistes en transit seront incités à emprunter tel ou tel itinéraire ? Une autre question porte sur le Tunnel des Deux-Amants, à laquelle la Région répondra officiellement.

Jean-Paul Puyfaucher indique que les internautes souhaitent avoir des précisions sur les caractéristiques du parking-relais de la gare.

Jean-Claude Desseigne estime que tout le monde a intérêt à ce qu'il n'y ait pas de confusion entre trafic local et de transit et que l'Anneau des Sciences n'a pas vocation à absorber le trafic de transit issu de l'A89.

Il rappelle que le projet ne consiste pas seulement en la création d'une infrastructure routière mais comporte une partie consacrée à la requalification urbaine.

Pour Tassin-la-Demi-Lune, l'Anneau des Sciences doit être appréhendé positivement. Il souligne le dynamisme des commerces à Tassin.

Le futur parking de la gare d'Ecully-la-Demi-Lune sera implanté sur un terrain avenue du Nord appartenant actuellement à la SNCF et sera destiné aux usagers des transports en commun. Cette gare constitue un carrefour stratégique avec les actuelles lignes TER et les futurs transports collectifs qui seront mis en place.

Gérard Claisse souligne que la faisabilité de l'Anneau des Sciences est conditionnée à l'engagement de l'État.

Si celui-ci n'exprime pas l'intention de réaliser un grand contournement, cela signifie que l'A6/A7 ne sera pas requalifiée et il n'est pas question que l'Anneau des Sciences devienne un petit contournement de l'agglomération.

Olivier Bresson, habitant de Tassin, demande à quelle date l'État fera part de sa décision. Il demande si le projet sera véritablement intermodal et non polymodal.

Yves Méjat de Tassin-la-Demi-Lune, se dit favorable à l'enfouissement du Valvert, mais craint que le quartier du Vieux Moulin ne soit enclavé si l'on supprime 3 voies. Il s'interroge également sur le devenir de la Route de Paris, qui risque d'être engorgée avec l'arrivée de l'A89 à proximité.

Nicole Fillod, du Comité de quartier Montpinot-Le Bourg à Tassin-la-Demi-Lune, partage cette crainte de l'engorgement de la route de Paris à l'arrivée de l'A89.

Christian Maisonnier, représentant de la DREAL, indique que l'Etat ne rendra sa décision qu'à l'issue des conclusions de la commission du SNIT et à la suite d'un débat parlementaire qui définira le nouveau Schéma National de Mobilité Durable.



Il confirme que l'État souhaite que l'Anneau des Sciences soit un périphérique à vocation locale. L'Etat proposera des solutions permettant de concrétiser le contournement de transit, qu'il s'agisse d'infrastructures routières ou de solutions alternatives telles que le contournement ferroviaire.

Philippe Marzolf précise que l'ensemble des projets d'infrastructure au plan national sont étudiés par la commission chargée d'examiner le SNIT et que seuls certains seront retenus.

Jean-Claude Desseigne se félicite que l'État ait entendu le maître d'ouvrage, et espère désormais que celui-ci l'écoute. Il précise que la commission du SNIT donnera en avril 2013 la liste des infrastructures retenues.

Concernant l'intermodalité du projet, il indique que la gare d'Ecully-la-Demi-Lune constitue un site privilégié pour les échanges entre modes de transport et le sera encore plus à l'avenir.

Dans le secteur d'Alaï, il sera nécessaire d'installer des parcs-relais en amont de la zone urbaine afin d'optimiser l'absorption du trafic automobile.

Plus globalement, il souligne que lorsque les transports en commun seront plus efficaces et réguliers, cela représentera une grande avancée pour les usagers.

A propos du quartier du Vieux-Moulin, **Jean-Claude Desseigne** indique que la couverture du Valvert entraînera la création d'une desserte locale et d'un développement des déplacements doux.

Avec l'arrivée de l'A89, la route de Paris devra être requalifiée en voirie urbaine.

De même, **Jean-Claude Desseigne** regrette que l'hypothèse du grand contournement à l'Est puisse être retenue en priorité, car il craint qu'une partie du trafic de transit préfère rester à l'Ouest de l'agglomération.

Philippe Marzolf demande combien de parcs-relais sont prévus dans la partie Nord-Ouest du projet.

Philippe Bossuet du SYTRAL indique que les parcs-relais actuels de Vaise et de Gorge de Loup accueillent respectivement 1000 et 600 véhicules. Il est prévu d'implanter des parcs plus en amont des zones urbaines et de les multiplier sur de plus nombreux sites, points d'accès aux transports collectifs, dont l'offre sera significativement renforcée par de nouvelles lignes fortes de bus et LEOL.

Jean Sarraillon, président de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville, observe que 70 % des personnes qui empruntent A6/A7 se rendent à Lyon et Villeurbanne et que la majorité des gens qui vont emprunter le TOP viennent des communes proches des échangeurs. Selon lui, cela va créer une forte concurrence avec les transports collectifs. L'Anneau des Sciences ne constitue donc pas une solution mais un risque pour sa commune. Il souligne les problèmes de pollution aux abords des tunnels et



de congestions aux accès. Il précise qu'actuellement il n'existe pas de réglementation permettant d'installer des péages en free flow et que l'installation de barrières de péages crée une emprise foncière importante. Il alerte sur le coût de réalisation de ce projet enterré, et craint que celui-ci soit en fin de compte réalisé en surface pour des raisons économiques, lors du changement de PLU en 2017.

Il doute également que le TOP soit une vraie voirie d'agglomération, alors qu'aucun projet de contournement n'a été acté.

L'association souhaite un plan de déplacement à long terme sur tous les modes de transport et l'application du SCOT dans un plan d'urbanisme et de l'habitat révisé. Il souhaite la réalisation d'un urbanisme cohérent, avec des transports en commun efficaces.

Simone Daret, habitante du 9^e arrondissement de Lyon, estime que le l'Anneau des Sciences répond à un problème global, notamment si l'on le compare au Tronçon Nord du Périphérique pour lequel il a fallu adapter la voirie et les transports en commun au fur et à mesure et après-coup.

Dominique Mulsant, habitante de Tassin et membre d'un conseil de quartier, demande comment s'assurer que l'Anneau des Sciences aura une finalité de desserte locale et qu'il n'absorbera pas le trafic de transit Nord/Sud avant que ne soit réalisé le grand contournement.

Jean-Charles Kohlhaas précise que le problème du tunnel des Deux-Amants tient à l'adaptation du matériel roulant qui doit être « déverminé », opération qui demande un peu de temps.

Gérard Claisse précise que le Grand Lyon participera au financement du projet de RER de l'Ouest Lyonnais.

Jean-Charles Kohlhaas indique que l'actuel SNIT ne comprend pas de contournement à l'Ouest ou à l'Est de Lyon mais seulement un projet de 25 km d'un ancien projet de contournement Ouest de Lyon. Il émet des doutes sur le fait que la commission du SNIT retienne un projet de contournement, alors que celui-ci ne figure pas au SNIT et qu'elle est mandatée pour prioriser et réduire le nombre de projets.

Bertrand Jabouley, adjoint à la voirie dans le 5^e arrondissement de Lyon, estime qu'il est nécessaire de requalifier des voies telles que la rue du Commandant Charcot et la bretelle des Deux-Amants.

Jean-Noël Darguet, de Saint-Genis-Laval, indique avoir découvert avec étonnement le mot porte à la place d'échangeur.



Gérard Claisse répond que sur le projet Anneau des Sciences, il s'agira bien de portes, et non d'échangeurs du type « plat de nouilles » qui prendront beaucoup moins d'espace que ces derniers.

Il précise que le maître d'ouvrage attend une réponse multimodale de la part de l'État mais que si la proposition de celui-ci devait se traduire en une 2 X 3 voies sur la rocade Est, celle-ci ne serait pas acceptée par l'agglomération.

Il indique que malgré le différentiel de calendrier de réalisation entre l'Anneau des Sciences et le contournement de l'agglomération, mais assure que quoi qu'il en soit, l'A6/A7 ne traversera plus l'agglomération et que l'Etat prendra des mesures d'organisation du trafic de transit.

Il confirme que les engagements du Grand Lyon à réaliser une infrastructure enterrée seront inscrits également dans le prochain PLU.

Emilie Fodor précise que des personnes sont contraintes de prendre leur voiture, que les usagers de l'A6/A7 ont des origines et des destinations très diffuses, et que les utilisateurs de l'Anneau des Sciences effectueront, pour plus de la moitié d'entre eux, leur trajet de périphérie à périphérie. Les usagers qui emprunteront les portes de l'Anneau des Sciences auront une destination ou une origine à proximité de ces portes, mais dont l'autre partie de leur trajet se situera bien plus loin.

Sébastien Chambe précise que les portes tiennent compte d'un contexte urbain et dense, avec une empreinte foncière très resserrée. La vitesse sur l'Anneau des Sciences sera limitée à 70 km/h, permettant aux véhicules d'entrer et de sortir via des accroches quasiment parallèles à la route.

Les péages en free flow éviteront aux véhicules de s'arrêter et donc permettront de supprimer les barrières de péage.

Philippe Marzolf clôt la réunion.