



→ COMPTE-RENDU

Mai 2013





JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC • MAI 2013

Numéro spécial n° 3 : compte-rendu du débat

PUBLICATION DU COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public sur le projet d'Anneau des Sciences - Tronçon Ouest du Périphérique s'est déroulé du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013. Conformément à la loi, la Commission particulière en établit aujourd'hui le compte-rendu, et la Commission nationale en tire le bilan.

Ce numéro spécial du journal du débat vous propose la synthèse de ce compte-rendu. Pour le rédiger, la CPDP s'est fondée sur les enseignements des divers moyens d'information et d'expression qui vous étaient proposés tout au long de ces cinq mois. Les arguments qui y sont rapportés sont donc les vôtres : ils ne sauraient refléter un quelconque avis de la CPDP, qui a organisé et animé le débat en toute neutralité et indépendance.

Le débat a vu émerger des positions relativement convergentes sur plusieurs objectifs présentés par le Grand Lyon. Néanmoins, des désaccords sont apparus quant à la réponse qu'apporterait le bouclage du périphérique à ces objectifs : un projet indispensable pour ses partisans, une infrastructure routière inutile et dépassée pour ses détracteurs. Ceux-ci ont d'ailleurs proposé des solutions alternatives, qui ont suscité des réactions variées.

De nombreux autres aspects ont fait débat : trafic de transit, effets sur l'environnement et sur l'aménagement, impacts locaux, tracés, enjeux financiers... L'expertise complémentaire publiée en fin de débat a été également très commentée.

➔ Le débat public en chiffres

- Environ 3800 participants aux réunions publiques et 900 participants en ligne
- 437 avis et 275 commentaires
- 290 questions et réponses, et 108 commentaires
- 19 contributions, 6 délibérations, 25 cahiers d'acteurs et 29 commentaires

Au nom de la CPDP, je remercie l'ensemble des participants à ce débat public, pour la courtoisie des échanges et la qualité des arguments. Plusieurs participants ont félicité la CPDP pour la bonne tenue du débat. Certains participants ont par ailleurs regretté un certain manque d'écoute de la part du maître d'ouvrage, tandis que celui-ci a déploré en retour le manque de confiance des opposants. Quoiqu'il en soit, la CPDP rappelle que la fin de ces cinq mois d'échanges ne doit aucunement signifier la clôture du dialogue, tant les attentes et les questions restent nombreuses en ce qui concerne les transports dans l'agglomération lyonnaise.



Philippe Marzolf,

Président de la CPDP Anneau des Sciences
Tronçon Ouest du Périphérique

➔ Le projet d'Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Porté par le Grand Lyon, maître d'ouvrage du projet, et le Conseil général du Rhône, l'Anneau des Sciences est un projet associant plusieurs composantes :

- une infrastructure routière de 17 km enterrée sur 80% de sa longueur : le Tronçon Ouest du Périphérique, représentant un investissement de 2,2 à 2,5 Mds€ ;
- un programme de requalification des voiries urbaines, de 120 M€ pour l'A6/A7 et 150 M€ pour les centres-villes de l'Ouest ;
- un programme de développement des transports en commun, d'un montant de 800 M€.



Des objectifs globalement partagés, mais des divergences sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle

Requalifier l'A6/A7 et développer les transports collectifs sont apparus comme des objectifs largement partagés. Cependant, pour les partisans du projet, y répondre impose de construire le Tronçon Ouest du Périphérique tandis que, pour les opposants, celui-ci est inutile.

➡ Requalifier l'A6/A7, en réponse à une situation actuelle intenable

La présence d'un axe autoroutier en centre-ville est souvent présentée comme un « scandale », qui génère une congestion routière récurrente, des nuisances sanitaires dramatiques et une nette coupure urbaine. L'ensemble des participants s'accordent ainsi sur la nécessité de délester cet axe d'une grande part de son trafic, afin de le requalifier en boulevard urbain mieux intégré à la ville.

Des nuances sont cependant apportées : pour certains, il est exclu que l'amélioration de la situation en centre-ville ait des répercussions sur d'autres territoires. Pour d'autres, une solution urgente est nécessaire, qui implique que des mesures soient prises contre les nuisances sans attendre la réalisation du projet.

➡ Développer les transports en commun : accord sur le principe, divergences sur l'ampleur et le potentiel

Développer les transports collectifs et les modes doux tout en réduisant la part de la voiture s'avère un objectif consensuel. De même, les participants s'entendent sur le besoin de ne pas opposer les modes de transport entre eux, mais plutôt de travailler à leur articulation dans une logique intermodale.

Néanmoins, d'importants désaccords sont apparus. Pour le maître d'ouvrage, le relief vallonné de l'Ouest lyonnais limite fortement la possibilité de créer de nouvelles lignes, l'espace disponible étant restreint et déjà congestionné par le trafic automobile. Au contraire, certains participants estiment que ces contraintes topographiques ne sont pas rédhibitoires et ne doivent pas empêcher la création à court terme de transports collectifs en site propre. Une autre divergence concerne le potentiel de clientèle dans l'Ouest, dont le Grand Lyon juge les densités de populations insuffisantes pour mettre en place des lignes performantes. Pour les opposants au projet, le maître d'ouvrage sous-estime les possibilités des transports collectifs, qu'ils estiment capables d'absorber le trafic de l'A6/A7 et des voiries de l'Ouest.

➡ Désaccords sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle

Si le débat a vu s'exprimer partisans et opposants à l'Anneau des Sciences, il convient cependant de rappeler que seul le volet routier de ce projet s'est trouvé contesté. La requalification des voiries urbaines (notamment l'A6/A7) ainsi que le développement des transports collectifs, autres éléments constitutifs du projet, recueillent le soutien de tous.

Pour le maître d'ouvrage et les soutiens du projet, le Tronçon Ouest du Périphérique est indispensable aux objectifs de l'agglomération. Pour eux, même étendus au maximum de leurs possibilités, les transports collectifs ne pourraient pas répondre à ces objectifs, voire aggraveraient la congestion en l'absence d'une infrastructure routière nouvelle.

Cette vision est fortement contestée par des participants, qui la jugent dépassée. Pour eux, des solutions basées sur l'usage de la voiture ne sont pas adaptées aux enjeux du 21^e siècle, notamment en matière d'environnement. Ils jugent le Tronçon Ouest du Périphérique inutile et néfaste, alors que le développement des transports collectifs apporterait selon eux des réponses adéquates.



Des effets controversés sur l'environnement

Pour une grande partie des participants, les impacts environnementaux des transports routiers ont représenté un important sujet de débat. Deux thèmes ont principalement été abordés. Le premier concerne la pollution de l'air, dont les conséquences sanitaires dramatiques font de moins en moins de doute. Le second thème concerne la lutte contre le réchauffement climatique et donc la limitation des gaz à effet de serre.

Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans une politique globale de l'agglomération faisant du respect de l'environnement l'un de ses objectifs. En reportant le trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure souterraine, le projet améliorerait sensiblement la qualité de vie de nombreux habitants. Le Grand Lyon ajoute que, en regard de la situation actuelle, son projet serait neutre du point de vue des émissions de gaz à effet de serre.

Cependant, pour la plupart des opposants à l'Anneau des Sciences, la construction d'une nouvelle infrastructure routière serait totalement contradictoire avec les objectifs environnementaux du Grand Lyon, qui exigeraient une réduction drastique de l'usage de la voiture. Pour eux un bilan neutre en matière de gaz à effet de serre serait très insuffisant. Par ailleurs, en l'absence de technique de dépollution performante, plusieurs participants se sont inquiétés de la concentration des polluants aux sorties des tunnels, dans les secteurs urbanisés et particulièrement dans le secteur sensible des Hôpitaux Sud.

Pour un aménagement équitable, et qui limite le besoin de déplacements

L'importance des liens entre transports et aménagement du territoire a été soulignée par de nombreux participants, qui s'entendent sur la nécessité de limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacements. Certains ont insisté sur le fait que cette question touche à l'organisation même de notre société, dans laquelle la voiture joue encore un rôle déterminant.

Comme sur d'autres sujets, l'accord sur les objectifs généraux n'empêche pas des divergences quant à l'effet du projet. Opposants et partisans de l'Anneau des Sciences parviennent ainsi à des conclusions opposées quant à sa contribution à l'étalement urbain ou à la densification.

Les échanges sur l'aménagement du territoire ont vu s'exprimer des attentes en matière d'équité des territoires. Pour certains, améliorer la situation des transports dans l'Ouest procède d'un objectif de rééquilibrage de l'agglomération. Pour d'autres au contraire, le projet bénéficierait avant tout aux habitants du centre en transférant sur les territoires périphériques les nuisances dues à la circulation. Enfin, certains craignent, notamment dans l'Est, que l'Anneau des Sciences capte l'essentiel des financements publics au détriment de leur territoire. Selon eux, les nuisances subies par les riverains de la Rocade Est, entre autres, sont pourtant comparables à celles générées par l'A6/A7.

Enfin, plusieurs participants rappellent leur attachement à l'équité sociale au sein de l'agglomération. Le coût de l'immobilier chasse certaines populations des centres-villes, les repoussant en périphérie où la dépendance à la voiture est très forte. Ils souhaitent que les mesures à prendre concernant les transports (péages, mesures écologiques) n'aggravent pas ces inégalités, et ne contribuent pas à exclure du centre les populations défavorisées.



Traiter le trafic de transit, un préalable très discuté

Le Grand Lyon a posé comme condition à la réalisation de son projet « *une décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération, à l'Ouest ou à l'Est, projet de voirie destiné à capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud* ». Par conséquent la question du contournement, qui ne fait pourtant pas partie du périmètre du débat, a abondamment été discutée.

L'État a été fréquemment interpellé sur cette question, en partie par des acteurs de l'Est lyonnais inquiets de l'hypothèse d'un contournement Est de l'agglomération. Ils considèrent en effet que leur territoire souffre déjà d'une concentration d'infrastructures, et donc de nuisances.

Plusieurs participants ont soutenu la condition posée à l'État par le Grand Lyon. Le contournement de transit est ainsi souvent réclamé, sous des formes diverses (soutiens aux projets de COL ou de CEL – contournements Ouest ou Est de Lyon – ou à d'autres solutions). Néanmoins, cette condition a également reçu des critiques. Pour certains, lier l'Anneau des Sciences à une décision de l'État entraîne un risque de blocage du projet. Pour d'autres, il n'est pas souhaitable de construire une nouvelle infrastructure routière, quelle qu'elle soit.

À noter que si l'État décide de réaliser le COL ou le CEL, il devra en saisir la Commission nationale du débat public (CNDP).

Débat sur les aspects financiers : coût, financement, péages

Plusieurs participants ont demandé des précisions sur le coût et le financement des différentes composantes du projet, qu'il s'agisse de l'infrastructure routière, des projets de transports collectifs devant l'accompagner, ainsi que des projets de requalification urbaine. Certains considèrent ces projets d'accompagnement comme un simple « habillage » d'un projet avant tout routier.

Des arguments se sont également confrontés à propos du montant de l'investissement, dont certains doutent qu'il s'avère soutenable pour les finances publiques. Pour certains, les recettes des péages font l'objet de prévisions trop optimistes de la part du maître d'ouvrage : le poids du projet pour le contribuable serait selon eux plus élevé que prévu. Par ailleurs, la comparaison entre les investissements routiers et dans les transports collectifs a suscité des désaccords, concernant notamment le coût par passager transporté ou les coûts socio-économiques externes.

Enfin, les échanges ont porté sur la question des péages, dont le débat a montré qu'il pouvait s'agir d'un outil de régulation autant que d'un moyen de financement. Pour plusieurs participants, cette question nécessite avant tout une stratégie coordonnée à l'échelle de l'agglomération, en fonction des objectifs assignés aux péages (recueil de recettes financières et/ou dissuasion du trafic).



Des solutions en transports collectifs proposées comme alternatives ou compléments

S'opposant à la création d'une infrastructure routière, plusieurs participants ont proposé des solutions alternatives au projet du Grand Lyon. Ils ne contestent pas le programme de transports en commun prévu au SCoT et inclus dans le projet d'Anneau des Sciences, mais demandent un accroissement de ces efforts au-delà des projets programmés. Ces solutions permettraient selon eux d'atteindre les objectifs de l'agglomération sans nécessité de construire une infrastructure routière.

Présentées notamment au cours d'un atelier thématique les 5 et 18 décembre, ces propositions sont le fait d'associations travaillant dans le domaine des transports pour trois d'entre elles, et d'un collectif opposé au Tronçon Ouest du Périphérique pour la quatrième. Ces participants appellent le maître d'ouvrage à étudier « sérieusement » leurs propositions, dans la mesure où, selon eux, les études réalisées en amont du débat public sont entachées d'un a priori négatif sur les transports collectifs.

Pour le Grand Lyon et le Sytral, les solutions en transports en commun présentées par ces participants sont intéressantes et présentent un grand nombre de convergences avec leurs propres études. Ils les jugent cependant insuffisantes pour absorber le trafic à ôter de l'A6/A7 et des voiries de l'Ouest. Le Grand Lyon ajoute que ces solutions ne seraient d'ailleurs pas en mesure de fonctionner sans la construction du Tronçon Ouest du Périphérique, car elles entraîneraient une congestion routière insupportable.

Le tracé en débat : divergences sur la partie Sud

Privilegié par le maître d'ouvrage, le tracé court connecté au boulevard Laurent Bonnevey reçoit également le soutien de la plupart des partisans du projet. Pour eux, ce tracé enterré sur 80% de sa longueur limite les impacts environnementaux. Court, il présente peu de risques d'être utilisé par le trafic de transit tout en se montrant attractif pour capter le trafic local. Le tracé court n'en suscite pas moins de fortes oppositions locales dans le secteur d'Oullins. Selon ses détracteurs, le tracé situerait Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite à l'extérieur du périphérique, alors que ces communes devraient faire partie intégrante du cœur de l'agglomération. Ils craignent une surcharge des voies de circulation dans les centres-villes et aux abords des échangeurs, aux Hôpitaux Sud notamment.

Malgré ces oppositions, le tracé long dit « Rociade », connecté au Boulevard Urbain Sud, n'a guère été défendu. En revanche, un tracé alternatif a été proposé au cours du débat. Ce tracé engloberait les communes citées précédemment, éviterait les nuisances d'un échangeur aux Hôpitaux Sud et sur les voiries d'accès au périphérique, et prendrait en compte le développement futur des 2^e et 3^e couronnes de l'agglomération. Pour le maître d'ouvrage et les partisans de l'Anneau des Sciences, cette solution entraînerait plus d'inconvénients que d'avantages. Elle s'avèrerait plus attractive pour le transit et moins intéressante pour les usagers locaux, et produirait des impacts plus importants sur les territoires concernés.



L'expertise complémentaire, des recommandations très commentées

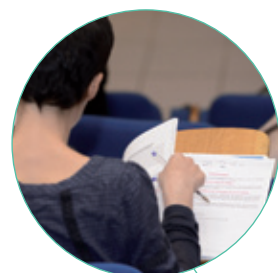
Réclamée par plusieurs participants, une expertise complémentaire a été commandée par la CNDP au cabinet TTK. Celui-ci a présenté ses conclusions, qu'il considère avant tout comme des pistes de réflexion à disposition du maître d'ouvrage.

D'une manière générale, TTK recommande au maître d'ouvrage d'ouvrir plus largement ses hypothèses d'études. Compte tenu des nombreuses incertitudes sur l'évolution de la mobilité en 2030, il propose de prendre en compte des hypothèses plus diversifiées concernant notamment les péages, la part du trafic de transit ou encore le niveau maximal de trafic à maintenir après la requalification de l'A6/A7.

Le cabinet recommande en outre au maître d'ouvrage de mieux prendre en compte les interactions entre transports et urbanisme. Qualifiant le SCoT de « nécessaire mais non suffisant » pour lutter contre l'étalement urbain, il s'inquiète des effets de l'Anneau des Sciences. Il suggère donc l'inversion du phasage prévu par le Grand Lyon, en débutant par le programme de transports collectifs et non par le Tronçon Ouest du Périphérique.

Enfin, TTK revient sur les scénarios sans infrastructure routière étudiés par le maître d'ouvrage. Ces scénarios lui semblent mériter d'être retravaillés en prenant en compte le potentiel des transports collectifs dans l'Ouest, qu'il juge plus intéressant que ne l'avance le Grand Lyon. Il préconise de bâtir des scénarios plus contrastés, dont les divers effets pourraient être comparés avec ceux de l'Anneau des Sciences.

L'ensemble de ces propositions est diversement commenté. Les opposants se félicitent des résultats de l'expertise, qui montre selon eux que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié les hypothèses basées sur les transports collectifs. Au contraire, le maître d'ouvrage et les partisans du projet soulignent les limites méthodologiques de l'étude, déclarant avoir déjà étudié les hypothèses alternatives au Tronçon Ouest du Périphérique, et les avoir rejetées compte tenu de leurs résultats non pertinents.



► Et maintenant...

Dans les trois mois qui viennent, le Grand Lyon devra, par un acte motivé (en l'occurrence une délibération) indiquer les suites qu'il entend donner à son projet au regard des enseignements du débat public. Il devra également préciser les mesures qu'il prévoit en réponse aux enseignements du débat et, s'il décide de poursuivre le projet, annoncer de quelle manière il entend assurer l'information et la participation du public tout au long de son élaboration.

Retrouvez les archives du débat sur :
www.debatpublic-anneau-top.org



SOMMAIRE

P 3	Introduction
P 5	I • LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC
P 6	I • 1 • Des objectifs globalement partagés, mais des divergences sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle
	I • 1 • 1 • L'A6/A7 : accord sur une situation actuelle intenable et sur la nécessité de requalifier, mais désaccord sur la possibilité de mesures immédiates
P 8	I • 1 • 2 • Développement des transports en commun et des modes doux, intermodalité : accord sur le principe, divergences sur l'ampleur et le potentiel
P 12	I • 1 • 3 • Désaccords sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle
P 15	I • 2 • Traiter le trafic de transit, un préalable très discuté
	I • 2 • 1 • Contournement de transit : l'État interpellé par le maître d'ouvrage et des participants
P 16	I • 2 • 2 • Un contournement souvent réclamé, mais sous des formes diverses
	I • 2 • 3 • Lier l'Anneau des Sciences au contournement de transit : une condition diversement appréciée
P 17	I • 2 • 4 • Un nouveau débat public serait probablement nécessaire
P 18	I • 3 • Les effets du projet, ses caractéristiques, ses liens avec le territoire
	I • 3 • 1 • Des effets controversés sur l'environnement
	I • 3 • 1 • 1 • Pollution de l'air : un débat entre attentes d'amélioration et craintes d'aggravation, notamment de concentration aux échangeurs
P 20	I • 3 • 1 • 2 • Émissions de gaz à effet de serre : un projet neutre selon le maître d'ouvrage, mais contradictoire avec la lutte contre le changement climatique pour les opposants
P 22	I • 3 • 1 • 3 • Biodiversité : des mises en garde à propos des impacts du projet
P 23	I • 3 • 2 • Pour un aménagement équitable, et qui limite le besoin de déplacements
	I • 3 • 2 • 1 • Lutter contre l'étalement urbain : une priorité partagée mais des effets du projet contestés
P 24	I • 3 • 2 • 2 • Nombreux appels à l'équité territoriale entre Ouest, centre et Est, en matière de développement mais aussi de nuisances
P 25	I • 3 • 2 • 3 • Le projet ne doit pas aggraver les inégalités sociales
	I • 3 • 3 • Transports et développement économique, un lien essentiel pour certains, remis en question par d'autres
P 27	I • 3 • 4 • Des attentes spécifiques des territoires
P 29	I • 3 • 5 • Le tracé en débat : des divergences sur la partie Sud
P 31	I • 3 • 6 • Les aspects financiers : débat sur le coût et le financement du projet, mais aussi sur le rôle des péages
	I • 3 • 6 • 1 • Préciser le coût et le financement de l'infrastructure routière, mais aussi des projets d'accompagnement
P 32	I • 3 • 6 • 2 • Doutes sur le caractère soutenable de l'investissement pour les finances publiques
P 33	I • 3 • 6 • 3 • Les péages : à organiser de manière cohérente avec leurs objectifs
P 35	I • 4 • Des solutions en transports collectifs proposées comme alternatives ou compléments au Tronçon Ouest du Périphérique, mais jugées insuffisantes par le maître d'ouvrage et le Sytral



P 38	1 • 5 • L'expertise complémentaire : le cabinet TTK formule des recommandations, diversement commentées
	1 • 5 • 1 • Devant l'incertitude des prévisions sur la mobilité, enrichir et diversifier les hypothèses concernant les différents modes de déplacements et les infrastructures
P 39	1 • 5 • 2 • Tenir compte de l'influence des choix d'urbanisme et d'infrastructures de transports sur l'étalement urbain et les déplacements
P 40	1 • 5 • 3 • Les solutions en transports en commun : tenir compte du réel potentiel de l'Ouest et approfondir les études
P 42	Conclusion
P 43	2 • ENSEIGNEMENTS
	2 • 1 • La préparation et l'organisation du débat
	2 • 1 • 1 • La saisine et les décisions de la Commission nationale du débat public
P 44	2 • 1 • 2 • La préparation du débat
	2 • 1 • 2 • 1 • L'organisation de la Commission particulière
P 45	2 • 1 • 2 • 2 • La préparation du débat avec le maître d'ouvrage
	2 • 1 • 2 • 3 • La préparation du débat avec les acteurs
	2 • 1 • 2 • 4 • La consultation du grand public sur internet, en amont du débat
	2 • 1 • 3 • L'organisation du débat
	2 • 1 • 3 • 1 • Le choix des thèmes du débat et ses modalités
P 46	2 • 1 • 3 • 2 • Les modalités du débat
P 48	2 • 1 • 4 • L'expertise complémentaire
	2 • 2 • L'information du public
	2 • 2 • 1 • Les actions de communication
	2 • 2 • 1 • 1 • Les supports de communication
P 51	2 • 2 • 1 • 2 • Une campagne de communication
P 53	2 • 2 • 2 • Les relations avec la presse
	2 • 2 • 2 • 1 • Moyens mis en place
P 54	2 • 2 • 2 • 2 • Point sur les campagnes publicitaires
	2 • 2 • 2 • 3 • Analyse des retombées presse
P 57	2 • 3 • La participation au débat
	2 • 3 • 1 • Les réunions publiques
	2 • 3 • 1 • 1 • Le public en salle
P 58	2 • 3 • 1 • 2 • Les retransmissions en direct sur Internet
P 59	2 • 3 • 1 • 3 • Les interventions
	2 • 3 • 2 • Fréquentation du site web du débat
P 60	2 • 3 • 3 • Les avis et questions du public au sein des espaces de discussion
	2 • 3 • 3 • 1 • Le forum de discussion
P 61	2 • 3 • 3 • 2 • Le système questions-réponses
	2 • 3 • 4 • Les contributions, délibérations et cahiers d'acteurs
P 62	2 • 3 • 5 • Les réunions d'information organisées par les mairies
	2 • 3 • 6 • La participation des jeunes
P 63	2 • 4 • L'évaluation des moyens d'information et de participation
P 65	2 • 5 • Le budget du débat
P 66	ANNEXES



► Le projet d'Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Porté par le Grand Lyon, maître d'ouvrage du projet, et le Conseil général du Rhône, l'Anneau des Sciences est un projet associant plusieurs composantes :

- une infrastructure routière de 14,8 km enterrée sur 80% de sa longueur : le Tronçon Ouest du Périphérique, représentant un investissement de 2,2 à 2,5 milliards d'euros ;
- un programme de requalification des voiries urbaines, de 120 millions d'euros pour l'A6/A7 et 150 millions d'euros pour les centres-villes de l'Ouest ;
- un programme de développement des transports en commun, d'un montant de 800 millions à 1 milliard d'euros.

Les sommes énoncées dans cet encadré s'entendent hors taxes.

LE DÉBAT PUBLIC SUR L'ANNEAU DES SCIENCES - TRONÇON OUEST DU PÉRIPHÉRIQUE S'EST TENU DU 10 NOVEMBRE 2012 AU 5 AVRIL 2013. COMME LE VEUT LA LOI, LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (CPDP) EN PUBLIE MAINTENANT LE COMPTE-RENDU, ET LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC EN TIRE LE BILAN.

Ce document rapporte les arguments entendus au cours du débat concernant l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques principales. Il ne consiste nullement en un avis de la CPDP sur le projet, la commission étant neutre. Il n'a pas non plus pour vocation de dénombrer « les pour et les contre », l'accent étant plutôt mis sur l'échange d'arguments, les convergences des participants sur certains sujets et les divergences sur d'autres thèmes. Enfin, en vertu du principe d'équivalence (aucun participant n'est considéré comme plus important ou légitime qu'un autre), aucune personne n'est nommément citée.

Pour rédiger le compte-rendu, la CPDP s'est fondée sur l'ensemble des propos écrits ou oraux recueillis au travers des divers outils mis en place :

- les 15 réunions publiques organisées par la CPDP, qui ont rassemblé 4700 participants (3800 en salle et 900 en ligne), ainsi que les 5 réunions organisées par des mairies ou des étudiants, auxquelles la commission assistait en tant qu'observatrice ;
- les espaces d'expression en ligne :
 - les 290 questions et réponses (et leurs 108 commentaires) ;
 - les 437 avis publiés sur le forum de discussion (et leurs 275 commentaires) ; les avis étant publiés par les participants sur le site internet, filmés en marge des réunions ou encore adressés par voie postale ;
- les 19 contributions, 6 délibérations et 25 cahiers d'acteurs (et leurs 29 commentaires).

Au fil du débat, la CPDP a régulièrement publié les enseignements des réunions publiques et des espaces d'expression en ligne. Ceux-ci, de même que les enseignements des contributions et des cahiers d'acteurs, sont consultables sur le site du débat (voir liens en annexe).

La première partie de ce compte-rendu présente les enseignements du débat public, la seconde traitant de son organisation. Signalons en préambule le climat courtois de ce débat qui n'a que très peu suscité de manifestations hostiles. La bonne tenue des échanges a été saluée par plusieurs participants, qui en ont félicité la CPDP.

Les riverains du tracé n'ont pas été les seules personnes impliquées dans le débat, qui a vu s'exprimer de fortes attentes d'habitants du centre de Lyon (en lien avec la requalification de l'A6/A7) ainsi qu'une mobilisation de participants de l'Est lyonnais (en lien notamment avec un éventuel contournement de transit).

Boucler le périphérique à l'Ouest de Lyon est une idée ancienne. Depuis l'après-guerre, plusieurs projets se sont succédé, du Boulevard Urbain Ouest au Tronçon Ouest du Périphérique puis, aujourd'hui, à l'Anneau des Sciences. Cette nouvelle dénomination a suscité des réserves de la part de plusieurs participants. Le Grand Lyon, maître d'ouvrage du projet, explique son choix par la mutation du projet, autrefois « simple » infrastructure routière et aujourd'hui projet global associant périphérique routier, programme de transports en commun et requalification urbaine. De plus, le périphérique relierait les principaux pôles scientifiques de l'agglomération, sur lesquels Lyon fonde une grande part de son développement économique. Cependant, des opposants au projet voient avant tout dans ce nom un simple « habillage » d'un projet ancien, qui n'aurait pour unique but que de lui donner une image « marketing » plus acceptable.

Cette défiance s'est aussi exprimée à propos des données et études présentées par le maître d'ouvrage, à qui il a été reproché de ne sélectionner que les hypothèses favorables au projet. Plusieurs fois au cours du débat, des participants ont réclamé l'examen de ces données par des tiers indépendants. Certains d'entre eux ont exprimé le souhait que la CNDP commande une expertise complémentaire, comme le permet le code de l'environnement. Cette demande ayant été acceptée, l'expertise s'est déroulée en fin de débat, celui-ci ayant été de ce fait prolongé d'un mois.

Enfin, des participants se sont interrogés sur la complexité, en matière de transports, de la répartition des rôles entre les multiples autorités compétentes (État, Grand Lyon, Conseil général, Conseil régional, future métropole). Le rôle de l'État a particulièrement été questionné, ses représentants étant plusieurs fois interpellés sur la question du transit.



I LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Pour organiser le débat, la CPDP a défini trois questions destinées à structurer la réflexion au cours du débat et l'organisation de celui-ci. Ces questions ont été définies à l'issue de la phase de préparation du débat, à l'aide des rencontres avec les acteurs et de la consultation sur internet :

- **Quels sont les enjeux et les besoins en déplacements et en aménagement urbain de l'Ouest lyonnais à l'horizon 2030 ?**
- **Le projet répond-il à ces besoins et enjeux ? À quelles conditions ?**
- **Y a-t-il des solutions alternatives ou complémentaires au projet ?**

Sur le projet proprement dit, l'objectif de requalifier l'A6/A7 en centre-ville, pour mettre fin à une situation jugée « scandaleuse », est globalement partagé. De même, nul ne conteste l'intérêt de développer les transports en commun, dans une logique intermodale. En revanche, le développement des transports – routiers notamment – pour favoriser la croissance économique a suscité des avis plus divers. Surtout, les opinions diffèrent nettement quant à la nécessité d'une infrastructure routière nouvelle pour répondre à ces différents objectifs. Pour les uns, les transports en commun, même étendus au maximum de leurs possibilités, ne peuvent pas suffire à assurer les objectifs de l'agglomération, si bien qu'une infrastructure nouvelle est nécessaire. Pour les autres en revanche, le potentiel des transports collectifs est sous-estimé : la construction de plusieurs lignes fortes dans l'Ouest lyonnais permettrait de se passer d'une telle infrastructure, dépassée et porteuse d'effets pervers selon certains.

À noter par ailleurs que la question du transit, bien que n'étant pas à strictement parler le sujet du débat, a amplement été discutée. En effet, le maître d'ouvrage a posé comme condition préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences « une décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération, à l'Ouest ou à l'Est, projet de voirie destiné à capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud ».

Par ailleurs, les effets du projet, ses caractéristiques et son insertion dans le territoire ont fait l'objet de discussions, initiées notamment par les différentes réunions thématiques. Les questions environnementales (pollution de l'air, effet de serre...) ont été particulièrement discutées, de même que les liens du projet avec les politiques d'aménagement. Certaines des interventions du public se sont également focalisées sur des secteurs



géographiques particuliers. Les tracés ont aussi été débattus, le débat voyant apparaître une proposition différente de celles présentées par le maître d'ouvrage. Les aspects financiers, enfin, ont suscité de nombreuses prises de position, tant en ce qui concerne le coût et le financement du projet que la question des péages.

Du fait de leurs objections relatives au projet, plusieurs participants ont proposé des solutions alternatives, basées sur le développement des transports collectifs. Quatre propositions ont plus particulièrement été débattues.

Les enseignements du débat public intègrent enfin l'expertise complémentaire, dont les résultats ont été abondamment commentés par le public et analysés par le maître d'ouvrage.

1.1 DES OBJECTIFS GLOBALEMENT PARTAGÉS, MAIS DES DIVERGENCES SUR L'OPPORTUNITÉ D'UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE NOUVELLE

Le maître d'ouvrage justifie son projet par quatre objectifs principaux :

- « *Soulager les quartiers de la circulation et requalifier l'autoroute en ville* »
- « *Relier les sites de développement et les pôles d'innovation* »
- « *Rendre accessibles les bassins de vie et les polarités urbaines* »
- « *Développer les sites de projets urbains et économiques de l'Ouest* »

Ces objectifs ont été diversement commentés au cours du débat. Ainsi, de nettes convergences apparaissent, d'une part sur la nécessité de requalifier l'A6/A7 en centre-ville, d'autre part sur le développement des transports en commun dans une logique intermodale. En revanche, des désaccords significatifs émergent à propos de la réponse à apporter à ces objectifs. Pour le maître d'ouvrage et les partisans du projet, il est nécessaire de construire le Tronçon Ouest du Périphérique. Pour les opposants en revanche, une infrastructure routière nouvelle est inutile et résulte d'une vision dépassée.

1.1.1 L'A6/A7 : accord sur une situation actuelle intenable et sur la nécessité de requalifier, mais désaccord sur la possibilité de mesures immédiates

Un « scandale » urbain, écologique et sanitaire : ce terme est souvent revenu dans les propos du maître d'ouvrage

comme d'autres participants pour qualifier la présence d'un axe autoroutier en centre-ville. La présence de l'A6/A7 au cœur de Lyon est perçue par beaucoup comme une erreur historique à laquelle il convient désormais de mettre un terme. Cette position est sans aucun doute l'une des plus partagées pendant le débat public : personne ne s'est prononcé pour le maintien de cette situation. Un triple argument est invoqué : une congestion routière récurrente, à l'image des fameux bouchons sous Fourvière, des nuisances sanitaires jugées dramatiques par les riverains, et la coupure urbaine générée par cet axe. Cette coupure empêche ainsi tout projet de requalification urbaine, accorde trop de place à l'automobile au détriment des modes doux et des transports collectifs, et prive de nombreux habitants de l'accès aux berges du fleuve. Certains habitants, notamment des secteurs de Perrache ou Confluence, évoquent ainsi l'enclavement actuel de leurs quartiers (un argument également évoqué dans des secteurs en présence d'autres voies congestionnées).

Requalifier l'A6/A7, un objectif partagé

Dès lors, nombreux sont les participants au débat qui partagent l'objectif du maître d'ouvrage, voire le considèrent comme une priorité : il est nécessaire de délester l'A6/A7 d'une grande partie de son trafic. Le Grand Lyon évoque ainsi le passage de 115 000 véhicules/jour actuellement à 50 000 véhicules/jour à l'horizon de son projet, cette réduction permettant selon lui le déclassement de l'autoroute puis sa requalification. Sur les deux termes employés, rappelons que le déclassement signifie la perte du statut autoroutier de cet axe, dont la gestion serait transférée à la collectivité territoriale. Pour qu'il soit possible, l'État impose que soit maintenue ou recrée la continuité autoroutière pour le trafic de transit. Le déclassement est ainsi une étape nécessaire à la requalification qui, elle, consiste en la transformation de la voirie en boulevard urbain, « apaisé », mieux inséré dans son environnement urbain (« couture » plutôt que « coupure ») et accessible à tous les usagers, piétons compris.

Le maître d'ouvrage envisage une requalification différenciée selon les secteurs, permettant une transition progressive entre une voirie autoroutière et un boulevard urbain. Les extrémités Nord (Porte Nord-Ouest et Valvert) et Sud (Lône de Pierre-Bénite) de l'axe A6/A7 sont ainsi considérées comme des « zones de transition » qui bénéficieraient d'une meilleure intégration paysagère et d'une place accrue pour les transports collectifs, notamment grâce à la suppression des éléments spécifiques à l'autoroute (abaissement des vitesses à 70 km/h, suppression des glissières de sé-

curité, réduction du gabarit des voies...). Dans la partie centrale de l'axe (Valvert - tunnel sous Fourvière - Perrache, centre d'échanges de Perrache, Confluence, territoires fluviaux de La Mulatière et La Saulaie), un grand nombre d'éléments « lourds » caractéristiques de l'autoroute (bretelles, autopont) seraient supprimés pour laisser la place à des aménagements, en lien avec les projets urbains des quartiers environnants. Les voies transversales seraient reliées au nouveau boulevard issu de la requalification de l'autoroute, de sorte à désenclaver plusieurs quartiers. Pour certains, cette politique de requalification doit inclure l'A7 jusqu'au Sud de Pierre-Bénite, les populations du Sud-Ouest faisant selon eux partie intégrante de l'agglomération. Pour d'autres, il est d'ores et déjà nécessaire d'anticiper ces mutations en cessant de développer des projets urbains en fonction de l'autoroute actuelle (« barres de bureaux » le long de l'axe, par exemple). Un participant s'interroge également sur la facilité de transformer aisément l'autoroute en boulevard, l'axe étant constitué d'une succession de tunnels, ponts et trémies.

Ne pas reporter les nuisances actuelles sur d'autres territoires

Si la requalification de l'A6/A7 semble attendue, la position du maître d'ouvrage se voit apporter certaines nuances, voire quelques contestations. Selon une opinion relativement répandue, aussi nécessaire que soit la requalification, elle ne doit pas être réalisée au prix d'un report des nuisances actuelles sur d'autres territoires à l'Est ou à l'Ouest⁽¹⁾. Pour d'autres, elle ne nécessite pas pour autant la construction d'une ou deux infrastructures nouvelles⁽²⁾. Pour d'autres enfin, que le projet du Grand Lyon se réalise ou non, des mesures immédiates sont nécessaires pour réduire les nuisances subies par les riverains.

Des mesures immédiates réclamées

Ce caractère d'urgence est particulièrement évoqué dans le centre de Lyon, de la part d'associations, conseils de quartiers, collectifs de riverains et certains élus. Pour eux, la nocivité de la pollution due aux transports routiers est désormais démontrée⁽³⁾, et impose aux pouvoirs publics des mesures immédiates. Comme certains opposants au projet, ils jugent que le déclassement immédiat de l'A6/A7 est souhaitable et possible même si, à l'inverse, ils tendent à soutenir le projet du Grand Lyon et la réalisation d'un contournement de transit. Concernant l'utilisation du mot « immédiat », ces participants ont tenu à préciser n'attendre aucune « solution miracle » : en ce sens, l'immédiateté doit plutôt être entendue comme un très court terme, et c'est en ce sens que le terme sera utilisé dans le présent compte-rendu.

À l'appui de cette demande d'un déclassement immédiat, ces participants contestent l'idée avancée par le maître d'ouvrage et l'État selon laquelle le niveau de trafic sur l'A6/A7 serait trop élevé pour permettre une quelconque action. Pour ces participants, il est possible de déclasser rapidement l'A6/A7 et de mettre en œuvre de premières mesures de limitation du trafic. D'autres, sans exclure des conséquences négatives, estiment que la priorité doit résider dans le déclassement immédiat, dont il serait temps par la suite de traiter les éventuels effets pervers. De plus, ce déclassement doit selon plusieurs de ces participants s'accompagner du lancement immédiat des études sur la requalification. Pour eux, il est exclu que le maître d'ouvrage attende de prendre sa décision sur l'Anneau des Sciences (et donc attende la décision de l'État) pour lancer des études lourdes et complexes, qui réclameront selon eux une concertation avec les riverains. Ce besoin de concertation explique également leur souhait de voir la gestion de l'équipement transférée de l'État au Grand Lyon, ce qui offrirait selon eux une proximité accrue entre les habitants et le gestionnaire d'infrastructure. En outre, certains considèrent que la continuité autoroutière requise pour le déclassement de l'A6/A7 existe déjà, en la présence de l'A432, d'où l'absence selon eux de frein réglementaire. Cependant, un représentant de l'État rappelle que cette continuité n'est pas actuellement fonctionnelle.

En premier lieu, les demandes de mesures immédiates portent sur la signalisation. D'une part, les panneaux routiers devraient, en amont de Lyon, inciter plus nettement les usagers à emprunter les voies de contournement. D'autre part, les itinéraires proposés par les systèmes GPS devraient cesser d'amener les usagers à passer par le centre-ville. Ces propositions soulèvent des doutes, dans la mesure où, selon certains, peu d'usagers préféreraient un itinéraire plus long et payant à un passage direct et gratuit par Fourvière. En second lieu, une autre proposition plusieurs fois émise consiste en l'implantation de feux tricolores destinés à réguler la circulation tout en limitant les vitesses (avec par exemple la mise en place d'un feu quai Perrache). Le maître d'ouvrage et un représentant de l'État jugent néfastes les conséquences d'une telle mesure qui, compte tenu du volume de trafic, conduiraient à aggraver la congestion. En troisième lieu, les riverains réclament des actions sur la réglementation. Si pour certains les vitesses devraient encore être abaissées (de 70 km/h à 50 km/h), pour d'autres il est avant tout indispensable de faire respecter les règles actuelles, qui selon eux sont bafouées par les usagers (excès de vitesse, passage de camions en transit). D'autres mesures enfin ont été ponctuellement proposées, telles que la pose

(1) Voir le point 1.1.3 sur l'opportunité du projet et le point 1.3.2 sur l'équité territoriale

(2) Voir le préambule sur le transit et le point 1.1.3

(3) Voir le point 1.3.1

d'un revêtement moins bruyant ou l'application d'un péage autoroutier aux seuls véhicules non-originaux de l'agglomération. Pour le Grand Lyon cependant, les aménagements de l'infrastructure ne répondraient pas aux objectifs de l'agglomération, dans la mesure où l'effet de coupure urbaine produit par l'A6/A7 et les nuisances qui l'accompagnent tiennent plus aux volumes de trafic qu'aux caractéristiques de la voirie. La mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'A6/A7 a aussi été proposée.

Pour d'autres participants, opposants à l'Anneau des Sciences, le déclassement immédiat est possible, d'autant que la requalification ne nécessite pas selon eux la construction d'infrastructures routières nouvelles. À l'appui de leurs dires, ils citent un potentiel des transports en commun selon eux sous-évalué par le Grand Lyon, ainsi que la diminution du trafic qui naîtrait de l'adoption de mesures contraignantes pour l'automobile. Vivement contestés par le maître d'ouvrage, ces arguments sont au cœur du débat sur l'opportunité du projet, dont les enseignements sont détaillés au point 1.1.3. L'expertise complémentaire a également porté sur cette question⁽⁴⁾. À noter également que certains proposent le remplacement de l'A6/A7 par une autoroute enterrée sous le centre-ville⁽⁵⁾.

Par ailleurs, le coût et le financement des opérations de requalification (120 M€ pour l'A6/A7, 150 M€ pour les centres-villes de l'Ouest) ont également fait l'objet d'interventions du public, qui seront rapportées dans la partie consacrée aux aspects financiers⁽⁶⁾.

1.1.2 Développement des transports en commun et des modes doux, intermodalité : accord sur le principe, divergences sur l'ampleur et le potentiel

Le développement des transports collectifs est l'autre grand point de convergence du débat public, dans le principe sinon dans les modalités. Aucun des participants ne s'oppose ainsi à l'idée d'un tel développement, ni à la réduction de la part modale de la voiture. De même, l'ensemble des participants s'accorde sur le refus d'opposer les modes de transports entre eux : pour la plupart, la mobilité de demain sera intermodale. Le maître d'ouvrage, rejoint sur cette problématique par le Sytral (syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise) voit dans ces prises de position un accord sur les objectifs de son projet, dont il rappelle plusieurs fois au cours du débat qu'il s'inscrit dans une logique multimodale. L'Anneau des Sciences repose en effet sur le développement des transports collectifs, le bouclage du périphérique routier à l'Ouest, et la mise en œuvre de projets urbains. Mais si le principe n'est guère contesté, des divergences

► Requalifier les voiries des centres-villes, une forte demande des villes de l'Ouest... et d'ailleurs

Si, par la masse de trafic qu'elle draine et le nombre d'habitants concernés, l'A6/A7 a pris une importance considérable dans le débat public, les attentes en matière d'apaisement de la circulation et de requalification des voiries sont tout aussi fortes dans plusieurs communes de l'Ouest. De l'avis général, celles-ci sont pénalisées par un fort transit local (usagers circulant entre la grande périphérie et le centre Lyon-Villeurbanne, sans provenir ni partir de ces communes). Les conséquences rapportées par ces participants sont les mêmes que dans le cas de l'A6/A7 (congestion, nuisances et impacts sanitaires, frein à la requalification des voies au profit des transports collectifs et de projets urbains).

Les positions sur ces questions sont d'ailleurs similaires à celles constatées au sujet de l'A6/A7 : si l'objectif de requalification est partagé, les avis sont plus divers quant aux moyens de les atteindre⁽⁷⁾. Pour certains, l'action sur la requalification doit être entreprise de toute urgence, dans la mesure où les aménagements nécessaires seraient de toute façon aussi délicats à entreprendre maintenant qu'après la mise en service du périphérique.

À noter que des demandes de requalification des voiries urbaines – dont le boulevard Laurent Bonneval – ont également été exprimées à l'Est de Lyon, bien que ces territoires ne soient qu'indirectement concernés par le projet. En plusieurs endroits, les habitants estiment être tout autant victimes de nuisances que les riverains de l'A6/A7, ce qui a suscité plusieurs appels à davantage d'équité territoriale⁽⁸⁾.

significatives apparaissent quant au potentiel de développement de ces transports collectifs, appelant des positions différentes sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle.

Développer les transports collectifs et favoriser le report modal est donc un objectif relativement consensuel. Si la place de la voiture dans la mobilité de 2030 fait débat, nul ne conteste le besoin de réduire la part des véhicules particuliers dans les transports (47% dans l'agglomération, 87% dans l'Ouest lyonnais). L'argument écologique est le plus souvent avancé pour comparer les modes de

(4) Voir le point 1.5.1

(5) Voir le point 1.2 consacré au transit

(6) Voir le point 1.3.6

(7) Voir le point 1.1.3

(8) Voir le point 1.3.2

transports : par rapport au nombre de passagers transportés, les transports collectifs émettent moins de CO₂ et polluent moins l'atmosphère que les automobiles. Leur emprise est également moins importante ; selon un avis répandu, une ligne de transport collectif urbain s'insère mieux dans l'environnement local. Un participant estime ainsi qu'un bus « remplace » une file de 30 voitures, économisant ainsi un espace considérable. Pour autant, peu de participants s'attendent à ce que l'usage de la voiture s'effondre. Partisans comme opposants au projet se défendent ainsi de promouvoir une vision « tout-voiture » ou « tout-transports collectifs ».

Le terme « d'intermodalité » revient fréquemment

Le terme « d'intermodalité » est ainsi fréquemment évoqué, à tel point que certains s'interrogent sur sa banalisation et sa signification réelle. Quoi qu'il en soit, la plupart des participants s'accordent à juger nécessaire de concilier l'usage de la voiture et celui des transports collectifs, tout en accordant une place plus importante aux seconds (sans oublier les modes doux)⁽⁹⁾. L'articulation des modes de transports entre eux est souhaitée par tous : l'utilisateur doit pouvoir aisément passer de la voiture au bus, puis au métro, etc. À ce sujet, de nombreux participants, rejoignant le maître d'ouvrage, insistent sur la nécessité d'inclure à la réflexion sur les transports en commun le maillage local qui permet d'amener les usagers vers les lignes fortes. Pour un participant, la notion comporte tout de même ses limites. Pour lui, la grande majorité des usagers commençant un trajet en voiture accomplissent l'intégralité de leur parcours sans changer de mode, aussi la vision de déplacements fractionnés entre plusieurs modes lui paraît-elle illusoire. Sur ce point, le maître d'ouvrage déclare que, lorsque le trajet comporte plus de deux ruptures de charge, les usagers tendent à délaisser les transports collectifs au profit de la voiture.

Le maître d'ouvrage rappelle que plusieurs échangeurs du projet sont prévus à l'articulation de lignes fortes de transports collectifs. Les portes de la Saulaie et des Hôpitaux Sud se trouveraient ainsi directement connectées au métro B. L'arrivée de cette ligne est en effet prévue en 2013 à Oullins et à plus long terme aux hôpitaux⁽¹⁰⁾. Si elle est généralement très attendue chez les participants issus de ces territoires, certains d'entre eux ont néanmoins réclamé au maître d'ouvrage et au Sytral des clarifications sur son lien éventuel avec la réalisation de l'Anneau des Sciences. Certains ont exprimé leur crainte d'un « chantage » dans lequel la prolongation du métro B serait menacée d'abandon si l'Anneau des Sciences n'était pas réalisé. Pour le Sytral, l'enjeu aux Hôpitaux

Sud est surtout d'associer la desserte routière, l'arrivée du métro et le projet urbain en tant que composantes d'un projet global.

La question de l'intermodalité a également conduit les participants à accorder une importance particulière aux parcs-relais. Le maître d'ouvrage et le Sytral présentent une stratégie de parcs-relais localisés aux entrées de l'agglomération, et connectés aux réseaux de transports publics, permettant ainsi d'éviter la pénétration du trafic routier. Des participants déplorent néanmoins l'insuffisance de l'offre actuelle, jugée peu importante au regard d'autres villes. Ils plaident pour des parcs plus développés et donc moins saturés, accessibles et payables avec une carte d'abonnement aux transports publics.

Par ailleurs, plusieurs participants appellent à une meilleure intégration tarifaire des transports collectifs : l'utilisateur doit pouvoir passer d'un transport en commun à l'autre en utilisant la même carte d'abonnement. Certains évoquent même une carte multimodale, intégrant non seulement l'usage des transports collectifs mais aussi celui de la voiture⁽¹¹⁾. Dans ce domaine, le maître d'ouvrage et le Sytral ont ainsi fait le point sur les discussions en cours concernant la coordination des autorités organisatrices des transports à l'échelle de la région urbaine lyonnaise, soit sur un périmètre bien plus vaste que la seule agglomération. Un pôle métropolitain a ainsi été créé en 2012, après 3 ans de discussions. Il rassemble les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Vienne et Bourgoin. Dans le domaine de la mobilité, ce regroupement d'AOT conduit des réflexions sur la mise en place d'un système d'information multimodal et sur une plus grande cohérence de la tarification à l'échelle de l'agglomération. Le Sytral attend également de ces travaux des progrès en matière d'équité des financements : pour son représentant, puisque les transports lyonnais sont utilisés par des voyageurs venus de l'extérieur de l'agglomération, les Lyonnais ne doivent pas en supporter seuls le financement.

(9) Voir encadré p 8

(10) Inscription au SCOT de 2030

(11) Voir le point 1.3.6

➡ Développer les modes doux, particulièrement le vélo

Des participants ont à plusieurs reprises rappelé leur refus que le débat se limite à une discussion entre partisans des transports collectifs et partisans de la route. Pour eux, une telle alternative occulterait le potentiel des modes doux, pourtant en plein développement et qui mériteraient selon eux d'être mieux considérés par les pouvoirs publics. Le vélo leur paraît représenter un mode alternatif à la voiture et complémentaire des transports en commun.

Ils réclament des aménagements à court terme, particulièrement dans le Sud-Ouest lyonnais où des « points noirs cyclistes » demeurent (le pont de La Mulatière par exemple). Pour ces participants, il est d'autant plus possible d'engager des solutions immédiates que les aménagements cyclables ne nécessitent qu'un faible investissement. La facilitation et la sécurisation du stationnement des cyclistes sont également réclamées.

Le Grand Lyon déclare soutenir le développement de l'usage du vélo, dont il souhaite voir la part modale passer de 5% en 2014 à 7,5% en 2020. Pour certains participants cet objectif, qu'ils saluent néanmoins, pourrait même être plus ambitieux. Une partie de l'expertise complémentaire⁽¹²⁾ a d'ailleurs porté sur l'évaluation du potentiel des modes doux à l'horizon 2030.

Enfin, le transport par câble a trouvé quelques soutiens chez des participants jugeant ce moyen adapté au relief vallonné de l'Ouest. Le maître d'ouvrage et le Sytral ont exprimé leurs réserves sur de telles solutions, compte tenu de nombreux freins réglementaires et d'acceptabilité locale dus au passage au-dessus des habitations.

Désaccords sur les possibilités offertes par les transports collectifs

Si l'ensemble des participants s'accordent sur le principe du développement des transports collectifs, le potentiel et les modalités d'un tel développement sont bien plus controversés. D'une part, les évolutions de la mobilité à l'horizon 2030 sont diversement envisagées, certains mettant d'ailleurs l'accent sur l'incertitude des prévisions en la matière. Le désaccord porte d'autre part sur des points plus concrets, à savoir les possibilités de développement à l'Ouest de Lyon compte tenu des contraintes topographiques, ainsi que sur le potentiel d'attraction de clientèle par les transports collectifs.

Penser l'articulation des modes de transports en 2030 nécessite une réflexion sur les évolutions de la mobilité à cet horizon. Or, pour plusieurs experts, « les enjeux de mobilité sont des enjeux de société », au sens où la société est actuellement très structurée par l'usage de l'automobile, lequel connaît pourtant une remise en cause croissante (coût énergétique et environnemental, dégradation de son image, etc.). Des intervenants signalent que les usagers planifient de plus en plus leurs déplacements en prévoyant l'usage de modes différents au cours du même trajet. Dès lors, s'interrogent certains, est-il pertinent de fixer des objectifs de report modal, sachant qu'obtenir seulement 10% de report supposerait selon eux un doublement des transports en commun ? Pour ces experts, favoriser l'intermodalité consisterait davantage à proposer un « cocktail » de mobilité associant différents modes en fonction des objectifs prioritaires (santé publique, environnement, équité sociale...).

Controverse sur la contrainte due au relief de l'Ouest

Pour le maître d'ouvrage, la topographie de l'Ouest lyonnais contraint fortement le développement des transports collectifs. En effet, le relief vallonné concentre les trafics sur des voiries restreintes en nombre et en taille, d'où leur congestion. Or, les bus sont les premières victimes des encombrements puisque, faute d'espace suffisant pour circuler en site propre, ils se trouvent « englués » dans le trafic. Pour le maître d'ouvrage, ce phénomène explique le relatif insuccès des transports en commun dans l'Ouest, et justifie la nécessité de déplacer le trafic automobile de ces voiries afin d'y augmenter l'espace disponible pour les transports collectifs. Pour autant, rappelle le Grand Lyon, le projet prévoit bien un développement important des transports collectifs, partout où cela est possible. Cependant, seul le Sud-Ouest se prête à l'implantation de lignes fortes, d'où le projet de prolongation du métro B. Non seulement la topographie y est favorable, mais surtout ce site est appelé à voir passer un nombre de voyageurs assez important pour justifier l'arrivée du métro, en lien avec le Tronçon Ouest du Périphérique et un projet de développement urbain⁽¹³⁾. Ailleurs dans l'Ouest lyonnais, les transports en commun de surface sont plus adaptés, notamment car la clientèle y est moins nombreuse. Or, compte tenu du relief dans ce secteur, aucun espace n'est disponible pour les TCSP (transports en commun en site propre) en dehors des voiries existantes, déjà saturées par le trafic et dont la largeur restreinte ne permet pas d'ajouter des voies. Par conséquent, pour le maître d'ouvrage, développer les transports collectifs implique de libérer de la place sur les voiries existantes, d'où la nécessité de l'Anneau des Sciences. Sans ce préalable, réduire la surface utilisée par les voitures au profit des TCSP reviendrait à accroître la congestion routière jusqu'à un niveau insupportable.

(12) Voir le point 1.5
(13) Voir le point 1.1.2

Au contraire, pour plusieurs participants (associations s'intéressant aux transports collectifs, mais aussi des élus et des particuliers), les contraintes topographiques ne sont pas rédhibitoires. Pour certains l'objectif de report modal est prioritaire ; il justifie donc la puissance publique développe au maximum les transports collectifs, en investissant les moyens nécessaires pour s'affranchir de ces contraintes. En outre, ils contestent le besoin d'ôter du trafic automobile des voiries de l'Ouest préalablement à l'implantation de transports collectifs en site propre. Plusieurs d'entre eux estiment en effet que ces lignes TCSP doivent être établies à court terme (y compris pour certains sur l'A6/A7), représentant ainsi une contrainte à l'usage de l'automobile qui rendrait les transports collectifs plus avantageux pour l'utilisateur. Plusieurs participants considèrent en effet que le succès des transports collectifs nécessite de créer de réelles contraintes sur l'usage de la voiture. À la différence du maître d'ouvrage, ils estiment que de telles contraintes n'entraîneraient pas d'effet catastrophique sur la congestion, dans la mesure où les automobilistes seraient ainsi forcés d'utiliser des solutions de remplacement.

Divergences sur le potentiel de clientèle des transports collectifs

L'autre point de désaccord, à la base d'une divergence majeure sur l'opportunité du projet, réside dans l'appréciation du potentiel de clientèle des transports collectifs. Le maître d'ouvrage considère ainsi que les lignes de bus de l'Ouest ne peuvent accueillir qu'une clientèle relativement modérée, compte tenu des faibles densités de populations dans ces territoires. Cet argument suscite des prises de position diverses dans le public. Il est partagé par certains participants, pour qui les transports collectifs sont avant tout adaptés aux centres-villes, ne pouvant effectuer des dessertes faibles pour des trajets complexes en périphérie. D'autres estiment au contraire que les faibles résultats de ces lignes sont justement dus aux mauvaises conditions dans lesquelles circulent ces bus, pris dans les embouteillages et donc peu attractifs. D'autres remettent en question la densité insuffisante de la population, avançant que certaines communes connaissent des densités supérieures à l'Est lyonnais, où sont pourtant implantées des lignes de tramway. Pour le maître d'ouvrage, cette différence d'appréciation est due à une mauvaise base de calcul : pour lui, les densités à considérer sont celles des territoires situés à proximité des lignes, non celles des communes tout entières.

De même, si le Grand Lyon salue les efforts de rénovation des lignes ferroviaires de l'Ouest, il juge leurs impacts très limités au regard des 700 000 déplacements réali-

sés quotidiennement par les habitants de l'Ouest. Enfin, il estime que les origines et destinations des usagers de l'A6/A7 sont trop diverses pour permettre d'en reporter plus de 25% sur les transports en commun (alors qu'il est nécessaire de diviser le trafic par 2 pour requalifier l'autoroute). Le renforcement maximal du ferroviaire ne permettrait ainsi d'après le Grand Lyon que d'ôter 53 000 véhicules de l'A6/A7, alors que 250 000 véhicules/jour y circuleraient en 2030⁽¹⁴⁾. De même, ces origines et destinations sont selon lui très diffuses concernant les trajets de périphérie à périphérie. Selon les hypothèses du maître d'ouvrage, un développement massif des transports en commun, au-delà de ce que prévoit le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), ne peut produire de résultats en l'absence d'une infrastructure routière nouvelle⁽¹⁵⁾.

Les opposants à l'Anneau des Sciences contestent vivement cette analyse du potentiel des transports collectifs, qu'ils jugent sous-évalué de la part du maître d'ouvrage. Pour eux, une politique ambitieuse serait de nature à permettre le report des volumes de trafics escomptés. Les origines et destinations ne leur paraissent pas si diverses que ne l'évoque le Grand Lyon, puisqu'une majorité des habitants de l'agglomération travaille selon eux dans le centre Lyon-Villeurbanne. D'ailleurs, puisque la topographie de l'Ouest contraint les voyageurs à converger vers les mêmes axes de transport, cela prouve selon eux qu'il existe un réel potentiel de « massification » des déplacements avec l'installation de transports collectifs sur ces axes. Ces appréciations ont conduit plusieurs associations à critiquer les études du maître d'ouvrage⁽¹⁶⁾, et à proposer des solutions alternatives à l'Anneau des Sciences, basées sur le développement des transports en commun et permettant selon eux de se passer d'une infrastructure routière nouvelle⁽¹⁷⁾. Pour ces participants, accorder la priorité aux transports collectifs permettrait de répondre aux objectifs de l'agglomération d'une manière vertueuse pour l'environnement, à un coût qui ne serait pas supérieur à celui de l'Anneau des Sciences et dans des délais plus restreints. Outre sa conviction de l'insuffisance des transports collectifs sans infrastructure routière, le maître d'ouvrage déclare également que le développement de lignes de TCSP peut parfois être entravé par des refus locaux. Il cite pour exemple les nombreux recours subis par le projet LEOL.

À noter par ailleurs que le coût des transports collectifs, mis en perspective avec celui du projet, a suscité de nombreux échanges dont les enseignements sont présentés au point 1.3.6.

Ainsi, malgré l'accord quasi-général sur le principe d'un développement des transports collectifs, des divergences

(14) Cumul des véhicules empruntant tout ou partie de l'A6/A7

(15) Voir le point 1.1.3

(16) Voir le point 1.1.2

(17) Voir le point 1.4

importantes sont exprimées, qui aboutissent à des positions opposées quant à la nécessité d'une nouvelle infrastructure routière⁽¹⁸⁾. Pour autant, de même que la requalification de l'A6/A7, l'objectif de report modal sur des transports collectifs n'est pas en soi contesté. Il n'en va pas de même pour l'objectif économique affiché par le maître d'ouvrage, dans la mesure où une partie du public conteste le lien entre transport et développement.

1.1.3 Désaccords sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle

Les objectifs annoncés par le Grand Lyon sont partagés à des degrés divers. La requalification de l'A6/A7, de même que celle des cœurs de ville, est incontestée malgré des réserves sur ses modalités. En ce qui concerne l'intermodalité et le développement des transports collectifs, le débat révèle un accord quasi-général sur le principe mais des divergences profondes sur l'ampleur et la mesure d'un tel développement. Enfin, l'objectif de développement économique par l'amélioration des transports s'avère plus contesté. Toujours est-il que les objectifs annoncés par le Grand Lyon ne soulèvent pas de remise en cause majeure. En revanche, les positions des différents participants sur ces objectifs aboutissent à un fort désaccord sur l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle. De fait, l'opposition à l'Anneau des Sciences est plus précisément une opposition au Tronçon Ouest du Périphérique, dans la mesure où les autres composantes du projet porté par le Grand Lyon sont peu remises en cause (projets de lignes de transports collectifs, projets urbains).

Pour le maître d'ouvrage et les partisans du projet, une infrastructure routière est ainsi nécessaire pour remplir les objectifs fixés par l'agglomération, les transports collectifs seuls ne pouvant y parvenir. Pour les opposants, une infrastructure routière représenterait d'une part un projet dépassé compte tenu notamment des enjeux environnementaux, d'autre part un projet superflu puisque les transports collectifs suffiraient à atteindre les objectifs.

Pour les uns, un projet indispensable

Pour le maître d'ouvrage, une infrastructure routière nouvelle est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'agglomération. Cette position est partagée par la plupart des acteurs économiques, des collectivités territoriales et des élus locaux, des associations de quartier de diverses communes (particulièrement dans le centre de Lyon), et par des habitants des différents territoires concernés.

Selon plusieurs de ces participants, il serait erroné de prévoir un effondrement de l'usage de la voiture en 2030. Citant certains experts, ils prévoient certes la diminution de

la part de la voiture, mais une augmentation de son usage en valeur absolue, compte tenu de la croissance démographique. Les évolutions de l'usage de l'automobile risquent en effet de s'avérer plus qualitatives que quantitatives, marquées notamment par l'essor du covoiturage et de l'autopartage ou encore le découplage entre possession et utilisation. Le maître d'ouvrage se base ainsi sur les prévisions du SCoT, qui prévoit pour 2030 une hausse de 16% de la demande de transports et une hausse de 6% « de la demande en véhicules particuliers en lien avec le SCOT. » À l'horizon du projet, la part modale de la voiture particulière serait ainsi de 40,7% contre 47,4% en 2006 (celle des transports collectifs passant de 16,1% à 21,1%).

Pour le maître d'ouvrage et les partisans du projet, de tels ordres de grandeur rendent nécessaire une solution multimodale incluant la construction d'une infrastructure routière. En effet, décongestionner les voiries du centre et de l'Ouest implique d'en ôter du trafic. Or, d'après les prévisions mentionnées plus haut, les transports collectifs seuls ne constitueraient pas une solution satisfaisante, quand bien même ils seraient développés au-delà de ce que prévoit le SCoT. Non seulement ils ne suffiraient pas à absorber les volumes de trafic nécessaires, mais ils auraient en outre un impact très négatif sur la congestion des voiries de l'Ouest. Pour le Grand Lyon en effet, sans infrastructure routière, les transports en commun ne pourraient pas endiguer la hausse de trafic routier prévue en 2030. Pire, si une partie de la voirie était réservée aux transports collectifs au détriment de la voiture, les automobilistes seraient obligés de trouver des itinéraires de remplacement, diffusant ainsi la congestion dans les voiries secondaires.

Le maître d'ouvrage se défend ainsi de promouvoir une solution fondée sur la voiture. D'après son analyse, une infrastructure routière nouvelle est au contraire le seul moyen de pouvoir développer les transports collectifs. Avec l'Anneau des Sciences, le trafic automobile qui sature les voiries locales serait capté par le Tronçon Ouest du Périphérique. L'espace ainsi libéré sur ces axes permettrait leur requalification, à la fois du point de vue urbanistique (travail de « couture urbaine ») et du point de vue des transports (insertion de lignes TCSP). Surtout, pour ses partisans, l'Anneau des Sciences en tant que projet intermodal aurait le mérite d'offrir à l'utilisateur le choix entre plusieurs modes de transport.

Pour les autres, un projet d'infrastructure dépassé

S'ils ne remettent pas en cause les principaux objectifs du maître d'ouvrage, des participants jugent cependant qu'une solution basée sur une infrastructure routière nouvelle relève d'une vision dépassée des transports.

(18) Voir le point 1.1.3

► Le périphérique Nord, exemple contesté

Le maître d'ouvrage et plusieurs participants ont cité la construction du boulevard périphérique Nord de Lyon (BPNL) en exemple des effets bénéfiques d'une infrastructure routière couplée à l'arrivée d'une ligne de métro (la ligne D à Vaise en l'occurrence). Ils évoquent ainsi l'apaisement de la circulation dans le 9^e arrondissement (la rue Marietton est le plus souvent citée), qui a permis la revitalisation du tissu économique et notamment commercial. La population de Vaise a augmenté, de même que les emplois : un cercle vertueux que les partisans de l'Anneau des Sciences attribuent à l'arrivée du BPNL et du métro.

Pour une participante, les requalifications du quartier de Vaise ont été conduites « au fil de l'eau ». Par rapport à cet exemple, l'Anneau des Sciences présenterait l'avantage supplémentaire de proposer dès sa conception une vision globale intégrant la dimension urbaine.

Certains participants nuancent le caractère positif de l'exemple du BPNL, à l'image de certains commerçants qui déplorent une baisse de fréquentation. D'autres considèrent que les effets positifs cités par le maître d'ouvrage sont à mettre au crédit avant tout de la ligne de métro, non du BPNL.

Cette position est défendue principalement par des associations travaillant dans le domaine des transports, des associations environnementales, quelques associations locales, des élus locaux et des particuliers. Ils considèrent qu'à l'heure du Grenelle de l'environnement, la construction d'une route doit être évitée, et soutiennent cet argument avec d'autant plus d'insistance qu'ils estiment que les transports en commun disposent du potentiel suffisant pour atteindre les objectifs de l'agglomération.

Pour ces participants, les enjeux environnementaux nécessitent une réduction drastique de la part de la voiture. Diminuer la pollution aérienne, réduire par 4 les émissions de gaz à effet de serre sont considérés comme des priorités⁽¹⁹⁾. Or, compte tenu de la responsabilité du transport routier dans ces problématiques, créer une nouvelle infrastructure leur paraît relever d'une politique contradictoire. De même, malgré la logique intermodale annoncée par le maître d'ouvrage, le Tronçon Ouest du Périphérique leur semble concurrencer les transports

collectifs davantage qu'il ne les complète. Cette concurrence est dénoncée du point de vue des financements publics (le projet routier captant selon eux des fonds au détriment des transports collectifs⁽²⁰⁾), mais aussi du point de vue de l'usager : tant qu'il lui sera plus aisé d'utiliser la voiture que les transports en commun, ceux-ci ne pourront pas être efficaces. Pour ces raisons, une politique vertueuse en matière de transports leur semble nécessiter des mesures fortement contraignantes envers la voiture, dont la part modale doit être drastiquement réduite, bien au-delà de la baisse de 7 points prévue par le Grand Lyon. Dès lors, une infrastructure facilitant la circulation automobile leur paraît être une mesure contre-productive.

Pour ces participants, le volet routier de l'Anneau des Sciences est non seulement néfaste, mais aussi superflu. Pour eux, le développement des transports en commun serait suffisant pour réduire le trafic automobile. Si le maître d'ouvrage propose une analyse contraire, déclarent-ils, c'est en raison de l'insuffisance, voire de la partialité de ses études. Le Grand Lyon s'est vu ainsi reprocher dans ce dossier d'être « juge et partie », orientant la présentation de ses études dans le sens favorable au projet qu'il défend. Certains considèrent même que les projets de transports collectifs, déjà prévu au SCoT, ne représentent que l'habillage d'un projet dont la réalité serait foncièrement routière, voire autoroutière. Il s'agit là d'un point de désaccord fondamental avec le maître d'ouvrage, qui explique au contraire ne conclure à la nécessité d'une infrastructure routière qu'en dernière instance, après avoir étudié puis écarté l'ensemble des autres hypothèses. En effet, depuis le Grenelle de l'Environnement, tout porteur de projet routier doit montrer qu'il a étudié préalablement toutes les hypothèses permettant de se passer d'une nouvelle infrastructure routière, cette solution ne devant être retenue que si l'ensemble de ces hypothèses prouvent leur insuffisance.

Les arguments du maître d'ouvrage ne convainquent guère les opposants au projet, pour qui ses conclusions sur l'insuffisance des transports en commun résultent du refus de prendre en compte des hypothèses de mobilité favorables à ce point de vue, ou d'étudier des scénarios résolument ambitieux incluant la présence de nombreuses lignes fortes. Tout au long du débat, ces participants ont réclamé des études indépendantes sur les modèles de trafic utilisés par le maître d'ouvrage, ses hypothèses en matière de transports collectifs, et sur le potentiel des solutions sans infrastructure routière. Ces souhaits ont d'ailleurs fondé une dizaine de demandes d'expertise complémentaire⁽²¹⁾ et généré la commande d'une étude complémentaire par la CNDP. Les études jugées insuffisantes par ces participants ont par ailleurs

(19) Voir le point 1.3.1 sur les effets environnementaux du projet

(20) Voir le point 1.3.6

(21) voir point 1.5

conduit plusieurs d'entre eux à proposer des solutions alternatives au projet du Grand Lyon⁽²²⁾. Le maître d'ouvrage déplore quant à lui le manque de confiance des participants, expliquant avoir mené toutes les études qu'il était possible de conduire à ce sujet. À noter que pour une partie des opposants au projet, des solutions résident également dans une réflexion sur l'aménagement du territoire, qui doit être conçu de manière à limiter la demande de transports⁽²³⁾.

Pour les opposants au projet, une infrastructure routière nouvelle ne peut qu'induire un « appel d'air » augmentant le trafic automobile global, à rebours des ambitions du maître d'ouvrage. Celui-ci conteste cette assertion, dans la mesure où l'Anneau des Sciences, projet global et non uniquement routier, est préservé de ce risque. La question du trafic induit a ainsi constitué un important sujet de controverse au cours du débat, à laquelle ont d'ailleurs participé plusieurs experts, portant eux aussi des points de vue différents sur le sujet.

À l'appui de leurs arguments concernant le trafic induit, les participants citent plusieurs principes scientifiques. Le paradoxe de Downs-Thomson suppose ainsi que l'accroissement des capacités routières aboutit à terme à une augmentation de la congestion routière. En effet, l'amélioration des temps de parcours par la création d'un axe fluide incite les usagers à emprunter toujours davantage cet axe, au détriment des transports collectifs. Ainsi, cette fluidité n'est que temporaire, la congestion réapparaissant rapidement sur le nouvel axe aussi bien que sur les anciennes voies. Des participants considèrent que la construction de la rocade est une illustration lyonnaise de ce paradoxe : elle est désormais saturée, au même titre que l'A6/A7 qu'elle devait pourtant contribuer à délester. À ce titre, ils craignent que l'Anneau des Sciences consiste en une répétition des erreurs routières du passé. L'autre principe évoqué est la conjecture de Zahavi, selon laquelle les ménages adoptent un budget-temps de transport constant. Dès lors, si une infrastructure routière nouvelle est construite, elle ne sera pas utilisée pour réduire le temps de transport mais plutôt pour atteindre des distances supérieures à durée de trajet constante. Les opposants au projet du Grand Lyon déduisent de ce second principe que le Tronçon Ouest du Périphérique porte en germe un étalement urbain accru, sans répondre à ses objectifs de réduction de trafic. Une association estime ainsi que l'Anneau des Sciences induirait un accroissement de 30% du nombre de véhicules/kilomètres.

En outre, des participants jugent que la congestion serait aggravée sur les voiries de l'Ouest, compte tenu des trafics d'accès à l'Anneau des Sciences. De même, des

habitants de l'Est s'inquiètent d'une hausse des trafics sur le boulevard Laurent Bonnevey. Dans ces deux cas, le maître d'ouvrage reconnaît des hausses de trafic très locales, mais sans aucune mesure avec les trafics supprimés des voiries actuelles. Pour d'autres, les usagers de l'Ouest se rendant dans le centre passent actuellement par Fourvière au Nord, Pierre-Bénite au Sud. Or, avec l'Anneau des Sciences, ils continueraient selon eux à se rendre au Nord vers l'A6, au Sud vers l'A45 : la congestion ne devrait donc pas diminuer. Enfin, certains contestent la réduction de capacité sur l'A6/A7 avancée par le maître d'ouvrage puisque le tunnel de Fourvière, dont la capacité dimensionne celle de l'ensemble de l'axe, devrait rester à 2x2 voies.

Pour le maître d'ouvrage et les partisans du projet, ces risques ne concernent pas l'Anneau des Sciences dans la mesure où celui-ci ne se résume pas qu'à une infrastructure routière. D'une part, il s'accompagne d'une politique ambitieuse en matière de transports collectifs. D'autre part, le maître d'ouvrage récuse l'idée d'augmentation des capacités routières, puisque les capacités créées par le Tronçon Ouest du Périphérique compenseraient celles détruites sur l'A6/A7. Cet argument suscite les doutes des opposants, pour qui le Tronçon Ouest du Périphérique continuerait d'accueillir du trafic jusqu'à sa saturation. Pour éviter ce phénomène, le maître d'ouvrage rappelle que des péages sont prévus sur cette infrastructure, offrant ainsi un moyen de régulation supplémentaire. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a fait réaliser par un laboratoire, en cours de débat, une modélisation des effets du projet sur le trafic global. D'après ce modèle (à usage de recherche et non opérationnel, avertit le laboratoire), le projet d'Anneau des Sciences n'induirait aucun trafic supplémentaire.

Enfin, certains participants appellent non à un renoncement au projet, mais à une inversion de ses différentes phases. Pour eux, considérer comme première étape la construction d'une infrastructure routière induit le risque de l'étalement urbain, en vertu de la conjonction de Zahavi présentée plus haut. Il serait donc nécessaire selon eux de commencer par la requalification de l'A6/A7 et le développement de lignes de TCSP. Ce n'est que dans un deuxième temps, et seulement si l'état du trafic le justifiait, que la construction du Tronçon Ouest du Périphérique pourrait être envisagée.

(22) voir point 1.4
(23) voir point 1.3.2

Ainsi, l'opportunité de l'Anneau des Sciences a surtout été contestée en ce qui concerne sa composante routière. La principale controverse entre les partisans et les opposants au projet réside dans la nécessité d'une infrastructure routière nouvelle. Pour les partisans du projet, le bouclage du périphérique à l'Ouest de Lyon, coordonné avec le développement des transports collectifs et des projets de requalification urbaine, est indispensable. Il est selon eux exigé pour la requalification de l'A6/A7 et des voiries de l'Ouest, l'insertion de TCSP et la requalification urbaine autour des voiries délestées, et le développement économique. Pour les opposants en revanche, une infrastructure routière relève d'une vision dépassée, et serait contradictoire avec les enjeux de 2030 (baisse du trafic routier, baisse de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre). Le Tronçon Ouest du Périphérique leur paraît d'autant plus superflu que, selon eux, le développement des transports en commun suffirait à atteindre les objectifs de l'agglomération.

Cette controverse a guidé une grande partie des échanges, sur les caractéristiques du projet, ses effets et ses liens avec le territoire⁽²⁴⁾, sur les solutions alternatives proposées par les participants⁽²⁵⁾, ainsi que sur l'expertise complémentaire présentée en fin de débat⁽²⁶⁾.

1.2 TRAITER LE TRAFIC DE TRANSIT, UN PRÉALABLE TRÈS DISCUTÉ

La question du transit a représenté une part importante des débats, voire les a « pollués », selon certains. En effet, le Grand Lyon pose comme condition à la réalisation de son projet « *une décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération, à l'Ouest ou à l'Est, projet de voirie destiné à capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud* ». Invité à préciser ce que représente pour lui une « *décision de l'État* », il cite l'inscription du contournement dans un schéma national d'infrastructures et le lancement effectif des études. L'objectif pour le Grand Lyon est d'éviter un report du transit sur le périphérique en projet, prévu pour accueillir exclusivement des circulations locales. De là résulte ce qui est présenté par le maître d'ouvrage comme une condition absolue, dépourvue de « plan B ».

Bien que n'étant pas un objectif du projet, le traitement du trafic de transit s'est donc imposé comme un sujet du débat public, qui a donné lieu à plusieurs questions et prises de position.

1.2.1 Contournement de transit : l'État interpellé par le maître d'ouvrage et des participants

La plupart des participants estiment nécessaire d'ôter de l'A6/A7 une grande part des circulations qui y passent actuellement et « qui n'ont rien à y faire », pour citer une expression plusieurs fois entendue. Or, pour le maître d'ouvrage, 15% de la circulation sur cet axe (aux heures de pointe) concerne du transit. Plus globalement, selon lui, 50 000 véhicules transitent par l'agglomération chaque jour : 20 000 sur l'axe A6/A7, 25 000 sur la rocade Est, 5 000 sur le boulevard Laurent-Bonnevay. Selon les hypothèses utilisées par le Grand Lyon, le trafic de transit dans l'agglomération devrait croître de 1,25% par an, soit une hausse de 27% d'ici à 2030. Certains cependant s'interrogent sur le lien entre Anneau des Sciences et grand contournement, considérant que le rôle du transit dans la congestion est minoritaire par rapport à celui des déplacements quotidiens.

Pour l'État, la réponse à la question du grand contournement nécessite d'attendre la fin des travaux de la commission Mobilité 21. Celle-ci est chargée de hiérarchiser les projets figurant au Schéma national des infrastructures de transport⁽²⁷⁾. Or, le COL⁽²⁸⁾, figure dans ce schéma. Cette commission devrait rendre ses conclusions dans le courant de l'année 2013, à la suite de quoi le gouvernement rendra ses arbitrages.

(24) Voir le point 1.3

(25) Voir le point 1.4

(26) Voir le point 1.5

(27) SNIT

(28) Contournement Ouest de Lyon, qui a fait l'objet d'un débat public en 2001

Au cours du débat public, l'État n'a donc pas pris de position officielle, rappelant qu'aucune solution n'est arrêtée à ce jour. Cependant, plusieurs éléments ont été prononcés. D'une part, le déclassement de l'A6/A7 (perte du statut autoroutier, préalable à sa requalification urbaine) exige le maintien de la continuité autoroutière au droit de Lyon. Selon des propos tenus lors de la réunion d'approfondissement, l'Anneau des Sciences pourrait, dans des circonstances « exceptionnelles », être appelé à recevoir du trafic de transit, le grand contournement pouvant ensuite être construit si les besoins demeurent. Une telle solution est exclue par le maître d'ouvrage, puisque selon lui l'Anneau des Sciences ne serait réalisé que postérieurement au contournement de transit. De même, le Grand Lyon refuse l'hypothèse d'une requalification de la Rocade Est à des fins d'accueil du transit. Par ailleurs, le préfet de région a exprimé, à l'ouverture du débat, des préférences « personnelles » sur la question, ce que de nombreux participants lui ont d'ailleurs reproché. Pour lui, il serait intéressant, car plus réaliste d'un point de vue financier, que le grand contournement soit tracé à l'Est, dans le prolongement de l'A432. En tout état de cause, l'État ne retiendra aucune solution qui contribuerait à accroître le trafic routier global.

Plusieurs participants ont déploré l'absence de prise de position de la part de l'État. Lors de la réunion de clôture, l'un de ses représentants a cependant justifié une telle position de retrait par le souci de ne pas perturber un débat portant exclusivement sur le projet de bouclage du périphérique Ouest.

➔ **A89 et A45 : le Grand Lyon souhaite les voir déboucher plus loin de l'agglomération**

Deux autres problématiques se greffent à la question du transit : l'arrivée de l'A89 au Nord de Lyon et celle, prévue par l'État, de l'A45 au Sud. Le Grand Lyon estime que, dans leur configuration actuelle, les tracés de ces deux barreaux autoroutiers débouchent trop près du cœur de l'agglomération lyonnaise : sur le BPNL (boulevard périphérique Nord de Lyon) pour l'A89, A7 à Pierre-Bénite pour l'A45. Outre la réalisation d'un grand contournement, l'agglomération demande donc à l'État « d'écarter » ces tracés, afin qu'ils se connectent respectivement à l'A46 Nord et l'A6 Sud, évitant ainsi de pénétrer au centre de l'agglomération. Ce souhait a été repris par certains participants, notamment chez les partisans de l'Anneau des Sciences.

1.2.2 Un contournement souvent réclamé, mais sous des formes diverses

L'ensemble des participants s'accordent sur la nécessité d'abolir ou en tout cas de réduire très fortement la circulation de transit sur l'A6/A7 et la Rocade Est, ce qui passe pour une grande partie d'entre eux par la réalisation d'un itinéraire de contournement. Ces arguments sont particulièrement exprimés par des habitants et associations du centre de Lyon, qui y ajoutent un caractère d'urgence compte tenu des nuisances qu'ils subissent du fait de l'autoroute. Certains participants issus de l'Ouest lyonnais, ainsi que la plupart des acteurs institutionnels (élus, représentants du monde économique) soutenant le projet du Grand Lyon, se prononcent également en faveur d'un contournement dédié au transit.

Néanmoins, d'autres participants expriment des positions différentes. Une association propose que les circulations de transit soient repensées à l'échelon national, avec l'instauration d'un nouvel itinéraire évitant la vallée du Rhône (passage par le Massif central par exemple). D'autres participants estiment que le problème du trafic routier nécessite pour être résolu d'autres moyens que la création de nouvelles infrastructures routières, qu'ils rejettent avant tout pour des motifs environnementaux. De plus, selon eux, l'existence de l'A432 garantit déjà la continuité autoroutière et permet donc de déclasser l'A6/A7 sans nécessiter un nouveau contournement. Par ailleurs, certains participants doutent de la capacité financière de l'État à réaliser une telle infrastructure et déclarent s'attendre à un statu quo durable sur cette question.

Sans toujours remettre en question la distinction entre infrastructure d'agglomération et infrastructure de transit, des participants rappellent qu'il serait illusoire d'attendre du grand contournement qu'il empêche toute circulation de transit sur l'Anneau des Sciences. Le maître d'ouvrage en convient, estimant à 5% la part de transit acceptable sur le Tronçon Ouest du Périphérique. Certains doutent que la présence du contournement suffise à atteindre cet objectif et s'enquière de mesures spécifiques. La définition d'une stratégie de péages cohérente à l'échelle de l'agglomération est ainsi évoquée⁽²⁹⁾.

1.2.3 Lier l'Anneau des Sciences au contournement de transit : une condition diversement appréciée

Si le souhait d'un contournement de transit est relativement répandu chez les participants, on constate plusieurs divergences. Des participants soutiennent ainsi le maître d'ouvrage dans sa volonté de conditionner l'Anneau des Sciences à une décision de l'État sur le contournement de transit. Sans cette condition, avancent-ils, le périphérique

(29) Voir en détail au point 1.3.6

Ouest serait condamné à accueillir le trafic de transit qui serait déporté de l'A6/A7, au détriment de ses fonctionnalités pour les usagers de l'agglomération. Sans nier cet argument, d'autres regrettent que le Grand Lyon prenne par cette condition le risque de bloquer la réalisation de l'Anneau des Sciences. En outre, s'interrogent certains, un éventuel contournement ne pourrait être mis en service qu'à une échéance bien plus lointaine que la réalisation de l'Anneau des Sciences : quelles seraient alors les mesures prises par le Grand Lyon pour éviter une saturation du périphérique par le trafic de transit dans cet intervalle ?

Les partisans d'un contournement dédié au transit se divisent sur ses modalités. Pour les uns, le COL doit être privilégié. Plusieurs acteurs de l'Est lyonnais s'inquiètent en effet des impacts d'un éventuel contournement par l'Est, qui souffre déjà d'une concentration des infrastructures (routes, lignes électriques, pipe-lines, lignes ferroviaires, etc.). Certains réclament une implication plus soutenue du Grand Lyon auprès de l'État en faveur de la solution Ouest.

Pour d'autres participants au contraire, le Contournement Est serait plus approprié, à la fois en raison d'une topographie plus favorable qu'à l'Ouest mais aussi parce qu'ils considèrent cette infrastructure déjà réalisée en grande partie grâce à l'A432. Un participant propose une troisième solution, consistant en un tunnel dédié au transit, qui serait creusé sous le centre-ville de Lyon.

1.2.4 Un nouveau débat public serait probablement nécessaire

Plusieurs associations de l'Est lyonnais sont intervenues dans le débat public en craignant un retour « subreptice » du CEL. Se mobilisant contre ce projet pour la plupart depuis le débat public de 2001, elles regrettent en effet que l'idée d'un tel contournement resurgisse aujourd'hui au détour d'un débat censé porter sur les enjeux de l'Ouest lyonnais.

Certains participants demandent un débat public général sur les transports dans l'agglomération lyonnaise. Ils contestent la pertinence de mener des débats séparément sur des projets dont les enjeux sont manifestement liés. D'autres considèrent que, dans la mesure où le projet du Grand Lyon est subordonné à la décision de l'État sur le contournement, le débat sur l'Anneau des Sciences est prématuré. D'autres participants estiment en revanche qu'un nouveau débat ne conduirait qu'à un report supplémentaire des décisions.

Cependant, si le gouvernement décidait du projet de COL ou de CEL, il serait dans les deux cas tenu d'en saisir la CNDP, dans la mesure où l'un comme l'autre de ces projets dépasserait sans aucun doute le seuil de saisine

de 300 millions d'euros. Sur ce point, des participants reprochent à l'État de réaliser l'A432 par tronçons qui, envisagés séparément, ne représentent pas des projets suffisamment importants pour donner lieu à un débat public, au sens des critères fixés par la loi. Cependant, pour le Grand Lyon, le coût des travaux nécessaires pour compléter l'A432 resterait au-dessus du seuil de saisine. Plus globalement, plusieurs participants, notamment à l'Est, expriment leur souhait de voir les études au sujet du contournement être conduites en concertation avec les acteurs locaux.

1.3 LES EFFETS DU PROJET, SES CARACTÉRISTIQUES, SES LIENS AVEC LE TERRITOIRE

Si plusieurs objectifs généraux du Grand Lyon semblent plutôt partagés par les participants au débat, l'opportunité de réaliser le Tronçon Ouest du Périphérique est discutée. Il est vrai que les effets du projet dans divers domaines sont parfois très controversés. Par exemple, l'argument environnemental est employé aussi bien par les partisans du projet (atténuer la pollution aérienne actuelle) que par les opposants (impact jugé inacceptable sur l'effet de serre et effets contestés sur la pollution). De même, si les participants s'accordent sur la nécessité d'aménager le territoire de façon à limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacements, les avis divergent quant à la contribution du projet à cet objectif. Particulièrement attendus par les acteurs économiques, les bénéfices du projet en termes de développement sont également controversés.

Outre ces considérations générales, des aspects plus particuliers du projet ont également fait débat. Des attentes spécifiques aux divers territoires concernés par le Tronçon Ouest du Périphérique ont été exprimées, et les tracés ont fait l'objet de prises de position diverses.

Enfin, les aspects financiers liés au projet ont été discutés, faisant là encore émerger des désaccords significatifs.

1.3.1 Des effets controversés sur l'environnement

Pour une grande partie des participants, les impacts environnementaux des transports routiers ont représenté un important sujet de débat. Deux thèmes ont principalement été abordés. Le premier concerne la pollution de l'air, dont les conséquences sanitaires dramatiques font de moins en moins de doute. Le second thème concerne la lutte contre le réchauffement climatique et donc la limitation des gaz à effet de serre. D'autres sujets tels que la biodiversité ont également été évoqués, dans une moindre mesure.

Ces préoccupations ont fait émerger des positions différentes vis-à-vis du projet. Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans une politique globale de l'agglomération faisant du respect de l'environnement l'un de ses objectifs. Pour le Grand Lyon, de réels progrès environnementaux sont à attendre de l'Anneau des Sciences. Pour une autre partie des participants, notamment dans le centre de Lyon, il est urgent de résoudre les problèmes de pollution de l'air autour de l'A6/A7, qui s'annoncent comme un nouveau scandale sanitaire majeur. Pour eux, l'Anneau des Sciences représente donc une bonne solution, même si des mesures plus immédiates sont attendues. Enfin, pour la plupart des opposants à l'Anneau des Sciences, construire une infrastructure routière

relèverait d'une politique totalement contradictoire avec les objectifs environnementaux du Grand Lyon. Pour eux, la diminution de la pollution aérienne et la limitation des émissions de gaz à effet de serre doivent être des objectifs qui s'imposent à tout projet. Ils exigent selon eux une réduction drastique de l'usage de la voiture, que ne permet pas le Tronçon Ouest du Périphérique.

1.3.1.1 Pollution de l'air : un débat entre attentes d'amélioration et craintes d'aggravation, notamment de concentration aux échangeurs

Considérée comme un enjeu environnemental et sanitaire majeur, la qualité de l'air est étroitement liée à la question du transport routier. Ce sujet compte donc parmi les préoccupations majeures de nombreux participants.

Diminuer la pollution de l'air : un enjeu sanitaire urgent et crucial, particulièrement à Lyon

Révéler par certaines études scientifiques citées au cours du débat, le lien entre la route et la pollution de l'air n'est pas remis en question par les participants. D'un point de vue juridique, la qualité de l'air fait l'objet depuis une vingtaine d'années de mesures de surveillance et de protection.

Les principaux polluants émis par les transports sont les particules fines de 10 microns (PM₁₀, également produites par l'industrie et le chauffage), de 2,5 microns (PM_{2,5} comptabilisées mais ne faisant pas encore l'objet de normes), et les oxydes d'azote (NO_x, produits à 50% par les transports). L'ozone et le monoxyde de carbone sont également concernés. En revanche, des progrès ont été constatés concernant les émissions d'oxydes de soufre.

Les valeurs-limites fixées par la réglementation sont trop souvent dépassées en France, et notamment à Lyon. Cette situation expose le pays à une mise en demeure de la Commission européenne. La procédure en cours pourrait se conclure par des sanctions de plusieurs centaines de millions d'euros.

D'après certains participants, un nombre croissant d'études scientifiques font état d'effets délétères de ces substances sur la santé humaine. Leurs principaux impacts sont ainsi d'ordre neurologique, respiratoire et cardiovasculaire. D'après l'Institut national de veille sanitaire⁽³⁰⁾, la pollution de l'air cause 30 000 à 40 000 décès prématurés par an. L'Assurance maladie estime que les impacts de la pollution de l'air lui coûtent de 10 à 30 milliards d'euros par an. Pour ces intervenants, le coût de ces externalités négatives (qui comprend aussi les arrêts de travail générés par les maladies dues à la pollution) devrait être intégré au bilan économique des transports.

Le diesel représente l'un des principaux responsables de la pollution due au transport routier : les véhicules diesel représentent 75% des kilomètres parcourus et 87% des émissions polluantes. Si les filtres à particules peuvent représenter un progrès en matière de limitation des PM₁₀, les moins performants présentent l'effet pervers d'augmenter les rejets de NO_x. Des participants ajoutent que la filtration ne résout pas les émissions de particules liées à l'usure des pneus et au freinage. De manière générale, l'ancienneté du parc automobile pose problème. Pour certains, la prépondérance du diesel est une aberration économique (niche fiscale coûtant 10 milliards d'euros, nécessité d'importer du gas-oil).

L'ensemble des participants s'accordent sur le constat d'une situation alarmante à l'échelon national, mais aussi et surtout dans l'agglomération lyonnaise. D'après les mesures de surveillance, la qualité de l'air n'y est pas conforme à la réglementation. 20% de la population de Rhône-Alpes (soit 1,2 million d'habitants) sont exposés à une qualité de l'air non conforme. 49% (3 millions d'habitants) sont exposés à un niveau de pollution proche des valeurs-limites. À Lyon, 25% des habitants sont exposés à un niveau excessif de PM₁₀, voire toute la population certaines années. En matière de NO_x, la moitié des Lyonnais sont exposés à des valeurs excessives. Or, 34% des émissions de PM₁₀ et 66% des émissions NO_x sont dues au transport routier.

Sans surprise, les zones les plus polluées se situent aux abords immédiats des grands axes routiers. La pollution décroît très rapidement à mesure que l'on s'éloigne de ces axes. Pour certains participants et pour le maître d'ouvrage, la pollution due au transport routier est appelée à diminuer grâce aux progrès technologiques, même dans l'hypothèse d'une légère croissance du trafic. Cependant, des experts estiment que ces améliorations ne suffiront pas à garantir le respect de la réglementation.

Aussi des actions en matière de protection doivent-elles être entreprises. Certaines de ces actions visent à diminuer les niveaux de pollution (renouvellement du parc automobile, modulation de trafic, etc.). Malgré tout, des points noirs peuvent subsister. C'est pourquoi des adaptations de l'urbanisme peuvent être envisagées, afin de réduire l'exposition des populations aux pollutions : limitation des constructions à proximité des points noirs, protection des bâtiments, protection des populations sensibles. Les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air envisagent ainsi de construire des cartes stratégiques, à l'image de celles existant pour l'exposition aux risques ou au bruit.

Sur le plan juridique, le plan de protection de l'atmosphère⁽³¹⁾ de l'agglomération lyonnaise est en cours de ré-

vision et devrait être soumis à l'enquête publique en 2013. Une vingtaine d'actions y sont décrites, dont certaines concernent les transports : incitation à la mise en œuvre de plans de déplacements en entreprise, adhésion des transporteurs à la « charte CO₂ », inclusion d'un volet « qualité de l'air » dans les documents d'urbanisme, réduction de la vitesse sur les grands axes... En matière de trafic automobile, quoique les procédures ZAPA⁽³²⁾ aient été gelées sur le plan national, il ne fait nul doute qu'un dispositif équivalent, répondant à ces mêmes objectifs, va être prochainement proposé aux collectivités concernées. Il devra régler le problème de la circulation en zone urbaine des véhicules les plus polluants, sans pour autant renforcer l'exclusion des plus modestes, principaux détenteurs de véhicules anciens et donc polluants. En matière réglementaire, les politiques publiques pourront alors combiner les mesures des PPA concernant le trafic des poids-lourds et des mesures de type ZAPA en matière de trafic automobile.

La situation décrite par les intervenants amène des participants à réclamer, quelles que soient les décisions liées à l'Anneau des Sciences, des mesures urgentes d'amélioration de la qualité de l'air sur les grands axes (par exemple, le remplacement des bus à moteurs thermiques par des trolleybus). Pour d'autres, la qualité de l'air est le révélateur d'une situation intenable, qui appelle des choix de rupture en matière de transports, de santé, d'énergie... Pour certains, de tels choix vont jusqu'à repenser l'organisation d'une société dépendante à la route⁽³³⁾.

Les partisans du projet en attendent une amélioration de la qualité de l'air en centre-ville, tandis que des opposants dénoncent un risque d'accroissement de la pollution

Pour le Grand Lyon, le fait que l'Anneau des Sciences, en grande partie enterré, « remplace » dans une certaine mesure l'A6/A7 existante, entraîne une réduction des impacts sur l'air (et réduit aussi le bruit, un sujet moins évoqué) par rapport à la situation actuelle. Même si les études d'impacts ne sont prévues qu'en 2016, en cas de poursuite du projet, le maître d'ouvrage prévoit une amélioration de la situation à l'horizon 2030 : outre les progrès technologiques, la réduction du trafic sur une A6/A7 requalifiée entraînerait une réduction de -20% à -40% des émissions de polluants sur cet axe. La part de la population exposée aux polluants devrait diminuer (avec certes l'influence arithmétique de l'accroissement démographique).

Parmi les partisans du projet, les riverains de l'A6/A7 appuient particulièrement cet argument. Pour eux, la pollution de l'air dans leurs quartiers s'avère un scandale sanitaire majeur, à l'image de celui de l'amiante. S'ils sont nombreux à réclamer des mesures immédiates pour

(31) PPA

(32) Zones d'action prioritaires pour l'air, visant à respecter des concentrations atmosphériques de polluants inférieures aux seuils réglementaires

(33) Voir le point 1.3.2

limiter le trafic et ses impacts⁽³⁴⁾, ils n'en considèrent pas moins, dans l'ensemble, que l'Anneau des Sciences sera indispensable pour améliorer durablement leur situation. Le projet du Grand Lyon ne consisterait pas en un simple déménagement des nuisances au détriment d'autres territoires, mais en une réelle atténuation. D'une part, le périphérique serait en grande partie enterré, et d'autre part la pollution actuelle serait répartie entre plusieurs infrastructures (A6/A7 requalifiée, contournement de transit, Tronçon Ouest du Périphérique). À noter que certains participants de l'Est lyonnais déclarent attendre des pouvoirs publics, en matière de qualité de l'air, une attention équivalente à celle dont leur semble bénéficier les quartiers situés au centre et à l'Ouest de Lyon.

D'autres participants expriment des doutes quant à l'amélioration que le projet est supposé apporter à la situation. Pour eux, le niveau de pollution de l'agglomération, dénoncé par l'Union européenne, exige une réduction drastique des émissions : en se contentant de limiter les impacts, le projet ne répondrait pas à un tel objectif. D'ailleurs, précisent certains, si la technologie peut réduire la pollution émise par chaque véhicule, les niveaux globaux de pollution risquent toutefois d'augmenter, puisque les prospectives en matière de mobilité laissent présager d'un accroissement du nombre de véhicules/kilomètres parcourus. Pour eux, l'effet de l'Anneau des Sciences serait d'autant plus pervers que l'existence même du périphérique induirait un trafic supplémentaire⁽³⁵⁾. Suivant un raisonnement proche, des participants expriment de fortes inquiétudes à propos de la pollution de l'air dans divers territoires concernés par le projet. Ils craignent ainsi qu'une hausse du trafic se produise sur les voiries d'accès à l'Anneau des Sciences. Cette hausse amènerait ainsi un impact négatif sur la qualité de l'air alors que l'Ouest représente, selon certains, le « poumon » de l'agglomération. Certains d'entre eux s'en alarment d'autant plus que les substances polluantes se trouveraient alors concentrées aux extrémités des tunnels.

La pollution aux sorties des tunnels, un problème qui reste à résoudre

En matière de pollution de l'air, la configuration de l'infrastructure joue un rôle déterminant sur la diffusion des polluants. Les tunnels, qui représenteraient 80% de la longueur de l'Anneau des Sciences (12 km sur 15 km), entraînent ainsi des phénomènes très particuliers dans ce domaine. Ainsi, selon un participant, à la sortie du tunnel sous Fourvière les niveaux de NOx sont 7 fois supérieurs à la moyenne : avec ses 6 tunnels, soit 12 émergences, l'Anneau des Sciences ne risque-t-il pas d'entraîner des problèmes de pollution ?

Lors de la réunion thématique sur les effets environnementaux du projet, un spécialiste a présenté l'état des connaissances sur la question. Lorsqu'une route est enterrée, aucun problème n'est constaté le long de l'infrastructure, en revanche les rejets sont concentrés aux émergences (entrées et éventuelles cheminées). Les impacts sont néanmoins très fluctuants en fonction de divers paramètres (concentration des rejets dans le tunnel, vitesse, ventilation, topographie, pollutions pré-existantes, météo, présence ou non de populations). Malgré leur forte concentration aux sorties des tunnels, les polluants ont tendance à se disperser rapidement ; en moyenne, à 150 m du point de sortie, la teneur de l'air en substances polluantes est faible. Un participant nuance cependant cette donnée générale, en mettant en avant le relief vallonné de l'Ouest et les phénomènes fréquents d'inversion de température, qui sont de nature à faire stagner les polluants.

En matière de traitement de l'air, les procédés existants (filtration électrostatique, dénitrification au charbon actif, photocatalyse) ne vont pas sans poser des problèmes. Les volumes d'air à traiter sont considérables, ce qui nécessite des installations volumineuses et gourmandes en énergie (filtrer 300 m³/s consomme 1 MW), d'où un bilan environnemental et financier incertain. En outre, l'efficacité réelle de ces procédés n'a guère été vérifiée qu'en laboratoire. Selon le même intervenant, une soixantaine d'installations de traitement ont été construites dans le monde, dont la plupart sont à l'arrêt pour des raisons financières. En résumé, aucune technique de dépollution satisfaisante n'existe à l'heure actuelle. D'autres moyens de maîtriser les impacts sont cités : adapter l'emplacement des points de rejet ou la géométrie des ouvrages, limiter ou moduler le trafic... Pour le maître d'ouvrage, il sera essentiel d'adapter l'urbanisme à proximité des échangeurs : aucun bâtiment d'habitation ne devrait selon lui pouvoir être construit dans la limite des 150 m évoquée par les experts. Le Grand Lyon prévoit de conduire une étude détaillée sur l'air, qui analysera précisément la dispersion des polluants aux sorties des tunnels.

1.3.1.2 Émissions de gaz à effet de serre : un projet neutre selon le maître d'ouvrage, mais contradictoire avec la lutte contre le changement climatique pour les opposants

Avec la pollution de l'air, l'effet de serre a représenté l'autre grande préoccupation environnementale des participants au débat public. Pour plusieurs opposants à l'Anneau des Sciences, lutter contre le changement climatique aurait dû représenter un objectif fondamental pour l'agglomération, au même titre que la requalification de l'A6/A7 ou le développement économique.

(34) Voir le point 1.1.1

(35) Voir la controverse sur le trafic induit au point 1.1.3

Diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre : un objectif national

Selon plusieurs experts, la poursuite d'une hausse des températures est désormais inévitable, les activités humaines en étant à l'origine. Les scientifiques s'accordent à prévoir une hausse des températures de 1,88°C à 5,88°C entre 1990 et 2100. Les pays développés tiennent une responsabilité historique dans les émissions de gaz à effet de serre (GES, dont le dioxyde de carbone CO₂) responsables du changement climatique. Parmi eux, la France occupe une situation particulière compte tenu du rôle joué par l'énergie nucléaire, ce qui explique que le niveau d'émissions de gaz à effet de serre par habitant soit inférieur à la moyenne européenne. Quoiqu'il en soit, la France s'est engagée à diviser par 4 ses émissions d'ici à 2050. Or, la France connaît un retard sur l'application de ce Facteur 4 : si les tendances actuelles se poursuivent, les émissions de GES ne seront réduites que d'un Facteur 2 à 2,5. Une intervenante regrette d'ailleurs qu'au niveau planétaire, les engagements effectifs des États restent très insuffisants au regard de la crise climatique.

En France, les transports représentent l'une des deux principales contributions aux émissions de GES (l'autre étant le bâtiment) ; mais il s'agit du secteur dont les émissions continuent à augmenter le plus fortement depuis 1990. Or, la route représente 95% des émissions des transports. Plus précisément, la voiture particulière représente 55% des émissions du transport routier. Notre pays s'est engagé à réduire de 20% les émissions des GES d'ici à 2020. Pour des participants non seulement cet objectif est insuffisant, mais il ne sera même pas atteint.

Dans ce contexte, les porteurs d'un projet se doivent désormais d'analyser sa contribution à la lutte contre le changement climatique. À la suite du Grenelle de l'environnement, les porteurs de projets d'infrastructure routière doivent avoir démontré que la route n'intervient qu'en solution de dernier recours, après avoir étudié l'ensemble des autres solutions possibles. Ainsi, pour un participant, l'impact d'un projet sur les gaz à effet de serre dépend de sa capacité à favoriser le report modal, ou au contraire à jouer le rôle « d'aspirateur à voitures ».

L'Anneau des Sciences : des effets neutres selon le Grand Lyon, incompatibles pour certains avec les objectifs de réduction des GES.

Pour le Grand Lyon, on ne peut pas considérer que le projet a un effet néfaste sur le changement climatique. Le projet s'accompagne en effet d'une politique de report modal ainsi que de mesures de régulation de la vitesse et du trafic, et n'entraîne pas d'accroissement des capacités routières.

Il aurait également pour effet vertueux de faciliter la densification urbaine, réduisant le besoin de transports. Bénéficiant enfin des progrès technologiques et de nouveaux comportements tels que le covoiturage, le bilan du projet serait neutre : « l'Anneau des Sciences ne diminue pas les gaz à effet de serre, mais ne les augmente pas ». Pour le Grand Lyon, le projet s'inscrit donc pleinement dans le Plan climat de l'agglomération, qui vise notamment une réduction des gaz à effet de serre de 20% à l'horizon 2020 (pour atteindre le Facteur 4 en 2050). En matière d'émissions de GES, les deux scénarios présentés par le maître d'ouvrage sont équivalents, produisant dans les deux cas 500 000 tonnes équivalent CO₂.

Pour plusieurs participants, un effet neutre ne suffit pas à rendre le projet acceptable : les enjeux du changement climatique leur semblent si pressants que la priorité doit aller à une réduction drastique des émissions, ce qui suppose une politique de réduction du besoin de transports et un effort massif en faveur des transports en commun. Certains considèrent que le projet n'est pas conforme aux objectifs du Plan Climat de l'agglomération. Aucun projet ne pourrait l'être dès lors qu'il se base sur une part modale de la voiture estimée à 40% qu'ils jugent, à la différence du maître d'ouvrage, encore trop élevée. Pour beaucoup de ces opposants, le projet apparaît donc comme une solution dépassée, qui aurait pu être pertinente en d'autre temps mais qui s'avère aujourd'hui obsolète compte tenu d'enjeux environnementaux désormais prioritaires. Puisque l'utilisation de la voiture en ville diminue, ils regrettent que la création de nouvelles capacités routières aille à l'encontre de cette tendance. Par ailleurs, certains contestent la neutralité du bilan affichée par le Grand Lyon. D'une part, un tel bilan ne prend pas en compte la construction du grand contournement de transit. D'autre part les facteurs contribuant à une baisse des émissions tiennent exclusivement à des performances technologiques accrues des véhicules, qui seront les mêmes, que le projet se réalise ou non. Enfin, ces participants prévoient un trafic induit par l'infrastructure, de sorte que le projet contribuerait directement à accroître les émissions de CO₂.

Pour ces opposants, toute nouvelle infrastructure routière serait contradictoire avec l'objectif de lutte contre l'effet de serre. Pour un report modal maximal, ils jugent indispensable de créer des contraintes sur l'usage de la voiture (limitation du stationnement, développement des zones piétonnes, renforcement des transports en commun...). Seules de telles contraintes amèneraient les usagers à inventer d'autres moyens de se déplacer : dans cette perspective, certains suggèrent que l'investissement de 2,5 milliards d'euros envisagé pour l'Anneau des

Sciences soit employé à des solutions plus imaginatives. Ils réclament également des politiques d'aménagement du territoire plus économes en déplacements⁽³⁶⁾.

Certains participants demandent que soient réalisées des modélisations de l'impact sur l'effet de serre d'un scénario « tout-transports en commun », dans les mêmes conditions que les prévisions calculées par le maître d'ouvrage pour l'Anneau des Sciences.

1.3.1.3 Biodiversité : des mises en garde à propos des impacts du projet

Si la qualité de l'air et la lutte contre l'effet de serre constituent les deux principaux enjeux environnementaux évoqués dans le débat, d'autres problématiques ont toutefois fait l'objet d'échanges.

Inquiétudes à propos des effets du projet sur la biodiversité et les espaces agricoles

En matière de biodiversité, des associations environnementales se sont inquiétées des impacts du projet sur la fragmentation des milieux écologiques. Certains ajoutent à ces craintes une préoccupation similaire concernant les surfaces agricoles. Bien que le projet soit enterré sur une grande partie de sa longueur, ils redoutent que les surfaces consacrées aux échangeurs ne nuisent à des milieux et à des espèces d'intérêt remarquable pour l'Ouest lyonnais (32 espèces protégées recensées sur le fuseau d'études). Le projet risquerait ainsi de porter atteinte à des bois, cours d'eau ou prairies, et de s'avérer difficilement franchissable par les animaux. L'urbanisation induite selon eux par le projet aggraverait cette menace. Ils rappellent en effet que l'urbanisation consomme d'ores et déjà 300 ha/an sur le territoire du Grand Lyon.

Certains participants estiment dès lors que la création d'une infrastructure routière dans l'Ouest n'est pas opportune. Certains la jugent contraire à la réglementation, au sens où le Tronçon Ouest du Périphérique ne remplit pas selon eux les conditions qui pourraient justifier la destruction d'espaces abritant des espèces protégées (absence d'alternative au projet, conséquences bénéfiques et primordiales du projet sur l'environnement). En outre, les effets négatifs de l'Anneau des Sciences ne se limitent pas au Tronçon Ouest du Périphérique, mais comprennent également ceux du contournement de transit, étroitement lié à ce projet. Ce contournement entraînerait notamment, selon ces participants, de graves conséquences sur des zones agricoles déjà en nette régression.

À l'image de l'ensemble des opposants au projet, ces participants appellent à des solutions alternatives basées sur les transports en commun et un aménagement du territoire économe en transports.

Pour le maître d'ouvrage, citant l'étude environnementale qu'il a réalisée, l'impact du projet se limiterait aux zones d'émergence, les enjeux naturalistes étant particulièrement élevés dans les secteurs d'Alaï et des Lônes à Irigny. La consommation foncière serait limitée par le recours au péage free-flow (sans barrière), qui évite la construction de grandes gares de péage. De plus, la vitesse limitée à 70 km/h sur le projet autorise des échangeurs plus compacts que ceux d'une autoroute (3 ha, contre 12 ha pour l'échangeur actuel du Valvert). Le Grand Lyon souligne par ailleurs que le scénario Rodeau touche plus de zones naturelles et agricoles (52% des emprises du scénario) que le scénario Anneau des Sciences, situé en zone plus urbanisée (21% des emprises de ce scénario en zone naturelle, 0% en zone agricole). Pour le Grand Lyon, le projet est totalement compatible avec la politique de l'agglomération en matière de reconstitution et de préservation des trames vertes et bleues. D'ailleurs, certains projets d'accompagnement de l'Anneau des Sciences visent la mise en continuité de parcs urbains ou de zones boisées.

En matière hydraulique, le Grand Lyon déclare que le projet vise la transparence. L'Anneau des Sciences est par ailleurs intégré aux plans de prévention des risques d'inondation de l'Yzeron et des Lônes Rhône-Saône, ainsi qu'à la cartographie des aléas du secteur des Planches. Il intégrerait également le projet de retenues sèches du Sagryc.

Des interrogations relatives à la phase de chantier

Pour certains participants, les effets du projet sur son environnement concernent également la phase de construction, autant en ce qui concerne les impacts directs que les impacts indirects. Ainsi, le volume des déblais issus du creusement des tunnels est considéré par certains comme un inconvénient majeur, compte tenu de l'énergie nécessaire à leur évacuation et à leur traitement. Le Grand Lyon fait cependant valoir que la problématique serait exactement la même dans le cas d'un tunnel consacré aux transports en commun. Concernant les déblais (5,5 à 7,5 Mt exploitables selon le Grand Lyon), le maître d'ouvrage entend en réutiliser la majeure partie dans la construction du projet, le reste pouvant être utilisé dans d'autres chantiers de l'agglomération.

Pour une participante, il est possible que certains milieux soient endommagés voire détruits pendant le chantier. Si tel était le cas, ils devraient être recréés ailleurs au titre de la compensation écologique, ce qui selon elle doit être inclus dans le coût prévisionnel du projet.

(36) Voir le point 1.3.2

1.3.2 Pour un aménagement équitable, et qui limite le besoin de déplacements

L'importance des liens entre transports et aménagement du territoire est très souvent soulignée. Cette relation est au cœur du projet d'Anneau des Sciences, qui doit favoriser des opérations urbaines permettant une densification autour des principaux nœuds de transports en commun et le long des axes structurants. Dans ce domaine, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est cité comme une référence incontournable. Ce document prévoit la construction d'une métropole « multipolaire », c'est-à-dire dont le développement se concentre autour de pôles bien reliés entre eux. L'un des objectifs principaux de cette politique est d'éviter l'étalement urbain, que chacun s'accorde à juger néfaste. Trois autres grands enjeux ont été soulevés par les participants au cours du débat. Premièrement, l'aménagement doit limiter les besoins de transports, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de limiter les nuisances dues aux infrastructures. Deuxièmement, les politiques d'aménagement et de transports doivent préserver l'équité sociale, en évitant notamment que les mesures prises ne renforcent l'exclusion des populations modestes. Troisièmement, l'agglomération doit garantir l'équité territoriale, en évitant de concentrer les moyens dans certains secteurs tandis que d'autres verraient les nuisances perdurer, voire se renforcer.

Le débat public a révélé la forte dimension sociale des questions liées aux transports et à l'aménagement. Les façons d'habiter, de travailler, de se déplacer, sont extrêmement interdépendantes. Leurs mutations font émerger un nouveau modèle de mobilité, dans lequel les déplacements prennent une importance accrue en tant qu'élément structurant de la société. Ainsi, la population passe un temps croissant à se déplacer, alors que les moments de déplacement deviennent des temps de vie à part entière. La vitesse n'est pas utilisée pour réduire le temps de déplacement, mais paradoxalement pour demeurer sédentaire (rester dans sa ville malgré un emploi plus éloigné). Pour certains participants, la flexibilité du travail pousse à de tels comportements : en dissociant de plus en plus les lieux d'emploi et de résidence, les évolutions économiques accroissent le besoin de transport. Du fait de ces tendances, les inégalités face aux déplacements se creusent.

Dans ce contexte, l'usage de la voiture se modifie mais demeure un fondement de la société. Pour certains participants en effet, la société actuelle, et sans doute celle des années à venir, est organisée autour de la voiture individuelle. Bien que l'image de ce mode de transport se

dégrade incontestablement, les participants sont divisés quant à l'usage de la voiture en 2030. Pour les uns, il est exclu que celui-ci s'effondre. Pour d'autres, il est impératif de le réduire très fortement. Mais pour un intervenant, un modèle de société qui cesserait d'être organisé autour de la voiture reste à inventer. Le maître d'ouvrage retient quant à lui les grandes incertitudes des prévisions de mobilité à l'horizon 2030. À ce sujet, plusieurs participants lui reprochent de ne pas avoir intégré à ses études l'hypothèse d'une forte hausse des prix des carburants, que le pic pétrolier rend selon eux probable. Pour le maître d'ouvrage et certains participants, une telle hypothèse sort du champ d'études du projet : si elle se produisait, c'est toute l'organisation de la société qui serait à revoir.

À noter enfin, l'usage de la voiture est appelé à subir de profonds changements qualitatifs, dont certains se profilent dès maintenant. Le covoiturage et l'autopartage sont ainsi en plein développement, alors que la possession individuelle de la voiture semble décliner, surtout dans les grandes métropoles européennes. De plus, la voiture est de plus en plus utilisée dans une logique intermodale⁽³⁷⁾, où les voyageurs planifient à l'avance leurs déplacements en utilisant les modes les plus appropriés à chaque trajet.

1.3.2.1 Lutter contre l'étalement urbain : une priorité partagée mais des effets du projet contestés

Empêcher l'étalement urbain est un objectif affiché par l'ensemble des participants. Une extension incontrôlée de la ville entraînerait en effet des impacts sur les surfaces naturelles ou agricoles, et irait à l'encontre des enjeux économiques en nécessitant un recours accru aux transports, donc une hausse des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

Pour le maître d'ouvrage, le projet d'Anneau des Sciences s'inscrit aussi dans les objectifs du SCoT : permettre le développement économique et résidentiel de l'agglomération (+ 150 000 habitants dont 20 000 dans l'Ouest et + 95 000 emplois prévus à l'horizon 2030), de manière maîtrisée. Pour cette raison, l'agglomération fait le choix d'un développement multipolaire, consistant en la répartition des logements, des emplois et des activités dans une dizaine de bassins de vie, évitant ainsi une croissance infinie de la ville-centre. Dans un tel modèle, les infrastructures de transports prennent une importance considérable. D'une part, la présence de grands pôles de transports facilite la constitution de polarités urbaines denses. D'autre part, des infrastructures performantes sont nécessaires pour relier entre eux ces pôles urbains.

(37) Voir le point 1.1.2

Un tel modèle de développement n'est guère contesté au cours du débat (à l'exception de certains qui jugent les hausses de population trop importantes), même si plusieurs participants expriment des nuances. Pour certains, la concentration des activités tertiaires dans le secteur de la Part-Dieu est une erreur, dans la mesure où le pôle de Saint-Exupéry pourrait accueillir un développement supplémentaire et délester ainsi le centre-ville. À ce sujet, le Grand Lyon insiste sur son choix de développer la ville à surface urbaine constante, ce qui implique en effet une densification des secteurs urbanisés et la préservation des espaces non construits, comme aux alentours de l'aéroport. Pour d'autres participants, le problème principal vient du double phénomène de concentration des activités tertiaires dans le centre et d'éloignement croissant des salariés. L'un d'entre eux juge ainsi que l'Anneau des Sciences « résout d'une main les problèmes qu'on a créés de l'autre ».

Comme sur d'autres thèmes cependant, l'accord sur un objectif général n'empêche pas des divergences quant à l'effet du projet. Pour le Grand Lyon, l'Anneau des Sciences est un maillon essentiel de sa politique : le modèle de développement multipolaire est actuellement difficile à mettre en œuvre dans l'Ouest lyonnais, dont l'accessibilité est limitée.

Pour les opposants au projet au contraire, la construction du Tronçon Ouest du Périphérique risque d'accroître l'étalement urbain, puisqu'il permettrait aux Lyonnais d'habiter plus loin de leur lieu de travail en conservant la même durée de transport (conjoncture de Zahavi)⁽³⁸⁾. Une controverse porte d'ailleurs sur les gains de temps permis par l'Anneau des Sciences : pour le Grand Lyon, ceux-ci s'avèreraient modérés, et ne seraient en tout cas pas déterminants dans la localisation des populations et des emplois. Le but du projet est de renforcer la fiabilité des transports davantage que leur vitesse. Pour d'autres au contraire, certains territoires éloignés obtiendraient un réel gain d'accessibilité routière, s'exposant ainsi au risque d'étalement urbain.

Pour des participants enfin, diminuer le besoin de transports et favoriser le report modal implique avant tout de réfléchir à la « ville sans voitures ». Plus qu'une question d'infrastructures de transports, l'aménagement urbain mérite ainsi d'être repensé : limitation de l'espace alloué à la circulation et au stationnement, création de continuités piétonnes, organisation de la ville autour des gares, etc. Les banlieues japonaises ou la ville de Berne sont ainsi citées en exemple. À l'inverse, selon ces participants, trop de ville et de banlieues françaises sont organisées par et pour la voiture, comme en témoignent l'insuffisance des transports collectifs ou l'absence de cheminements piétons directs.

► **L'expertise complémentaire est également revenue sur les liens entre transports et urbanisme. Dans ce domaine, ses résultats ont été particulièrement commentés. Le compte-rendu revient sur ces échanges au point 1.5.**

1.3.2.2 Nombreux appels à l'équité territoriale entre Ouest, centre et Est, en matière de développement mais aussi de nuisances

La notion d'équité territoriale est rappelée par divers participants, sur des sujets différents. Pour certains, améliorer la situation des transports dans l'Ouest procède d'un objectif de rééquilibrage de l'agglomération. Une meilleure desserte doit bénéficier aux habitants de l'Ouest et permettre le développement économique de ce territoire. Chez certains participants, cet argument soulève des craintes de voir le périphérique induire pour l'Ouest un développement urbain similaire à celui qu'a entraîné la création de la Rode Est. D'autres estiment que l'Ouest lyonnais ne peut pas se voir appliquer des objectifs de développement similaire à ceux des autres territoires, compte tenu de ses spécificités topographiques.

Pour d'autres au contraire, le projet bénéficierait avant tout aux habitants du centre en transférant sur les territoires périphériques les nuisances dues à la circulation. Ces craintes ont été exprimées aussi bien à l'Ouest, concerné par le périphérique, qu'à l'Est, potentiellement concerné par le contournement de transit. Réciproquement, pour des participants du centre-ville, ce sont les conditions de vie actuelles au voisinage de l'A6/A7 qui caractérisent une injustice territoriale. Face à ces appels, le maître d'ouvrage comme les partisans du projet ainsi que plusieurs opposants rappellent leur confiance dans une solution (Anneau des Sciences pour les uns, solutions sans infrastructure routière pour les autres) qui réponde avant tout à des objectifs d'agglomération. Si certains effets négatifs sont possibles aux abords immédiats des échangeurs, précise le maître d'ouvrage, ils seraient largement compensés par les bénéfices que l'agglomération tirerait du projet. Ces impacts n'en doivent pas moins être maîtrisés ou compensés.

À l'Est toujours, des participants critiquent l'ampleur de l'investissement nécessité par le projet. Pour eux, l'Anneau des Sciences risque de capter l'ensemble des financements publics au bénéfice du centre et de l'Ouest. Pourtant, ajoutent-ils, les termes de « scandale » ou « d'erreur historique » utilisés pour qualifier l'A6/A7

(38) Voir le point 1.1.3

peuvent tout autant s'appliquer à la Rocade Est. Pour eux, les nuisances subies par les riverains de cet axe, du boulevard Laurent Bonnevey et de l'A43 méritent l'attention des pouvoirs publics. Plusieurs d'entre eux réclament donc des travaux importants, notamment la couverture totale ou partielle de ces voies. Pour certains, la nécessité de ces travaux justifierait l'abandon du projet d'Anneau des Sciences, en réattribuant la somme prévue à des investissements plus modestes mais mieux répartis dans l'agglomération.

Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage rappelle que l'Est bénéficie d'au moins la moitié des investissements du Sytral dans les transports collectifs. Par ailleurs, des projets de requalification urbaine sont prévus, certains ayant d'ailleurs été réalisés avec succès (suppression de l'autopont Mermoz). Reste que des infrastructures comme Laurent Bonnevey sont héritées du passé, à une époque où l'automobile jouait un rôle déterminant. Réparer les effets de coupure qui résultent de cette période, par la création « d'agrafes » urbaines, est un travail considérable qui doit tenir compte à la fois des particularités géographiques de chaque lieu mais aussi des contraintes budgétaires.

1.3.2.3 Le projet ne doit pas aggraver les inégalités sociales

Tout au long du débat, plusieurs participants rappellent leur attachement à l'équité sociale au sein de l'agglomération, qu'ils abordent le plus souvent sous l'angle de la distinction centre-périphérie (le centre étant considéré comme le territoire des communes de Lyon et Villeurbanne).

Selon plusieurs participants, les habitants des centres-villes français se trouvent désormais en capacité de choisir leur mode de transport entre voiture, transports collectifs, marche ou vélo. Ce constat est renforcé par l'essor du tramway en tant que mode de déplacement et outil de valorisation urbaine. Du fait des évolutions des coûts du foncier et du logement, ces habitants représentent plutôt des classes sociales aisées.

À l'inverse, une grande partie des habitants des grandes périphéries voient leurs déplacements, en voiture notamment, beaucoup plus contraints et non choisis. Les prix de l'immobilier empêchent ces ménages de s'installer en centre ville ou dans les banlieues plus aisées ; ils subissent en outre davantage que les urbains la hausse du chômage, de la précarité et du coût des carburants. Pour certains, l'Anneau des Sciences ne peut guère remettre en question ce schéma inégalitaire, dans la mesure où les enjeux réels portent davantage sur une maîtrise des prix du foncier et sur la réduction des distances domicile-travail. D'autres craignent que les péages ne renforcent

l'exclusion des plus précaires, maintenant le clivage entre les populations qui peuvent choisir leur mode de déplacement et celles qui le subissent. Cette crainte porte d'une part sur le péage appliqué au périphérique, d'autre part sur l'éventuel péage urbain, qui renforcerait l'exclusion des plus pauvres des centres-villes⁽³⁹⁾.

De même, promouvoir des modes écologiquement vertueux et contraindre l'usage de la voiture ne va pas de soi. Cela peut être perçu comme une volonté d'affrontement de la part des personnes n'ayant d'autres choix que la voiture pour se déplacer, avertissent certains. D'ailleurs, certains participants contestent l'idée de contraintes sur la voiture et demandent au contraire des améliorations rapides en matière de stationnement et de circulation. Par ailleurs, le lien entre transport et croissance économique est parfois porteur d'effets pervers. Ainsi, avancent des participants, si des habitants sont contraints par les prix du logement à effectuer des déplacements toujours plus longs pour aller travailler, ils consommeront davantage de carburant. Cette consommation accrue contribuera certes à la croissance économique globale, mais au prix d'une dégradation des conditions de vie des ménages concernés, d'où un effet peu vertueux.

D'autres participants évoquent l'aménagement des quartiers comme moyen de réduire le besoin de transports. Dans certains secteurs (la Presqu'île par exemple), le manque d'équipements conduit les habitants à devoir utiliser intensément leur voiture pour pratiquer des sports ou d'autres activités. Pour d'autres au contraire, de tels déplacements contribuent à la mixité sociale et ne sont donc pas nécessairement négatifs.

1.3.3 Transports et développement économique, un lien essentiel pour certains, remis en question par d'autres

Améliorer l'accessibilité, un impératif pour le monde économique

La plupart des participants se réclamant du monde économique expriment de fortes attentes vis-à-vis du projet. Ils partagent sans réserve l'objectif annoncé par le Grand Lyon, de « relier les sites de développement et les pôles d'innovation ». De manière générale, le temps de transport représente pour eux un temps perdu : réduire ce temps représente donc un enjeu de productivité. L'amélioration des transports entraîne donc selon eux des répercussions directes sur la santé financière des entreprises et donc sur l'emploi, que tous considèrent comme une préoccupation majeure.

Ces participants rappellent que le développement de l'agglomération lyonnaise repose en grande partie sur l'industrie. Or, ce secteur doit pour conserver sa perfor-

(39) Voir le point 1.3.6

➡ Le transport de marchandises, évoqué mais peu débattu

Des représentants du monde économique ainsi que certains élus ont regretté que le débat ne porte pas suffisamment à leurs yeux sur le transport des marchandises. S'il est vrai qu'une grande part des échanges à propos des transports collectifs ou de la route ont porté sur les passagers, des arguments n'en ont pas moins été soulevés concernant les marchandises.

Ainsi, l'importance du port Edouard Herriot pour l'économie lyonnaise a été soulignée. Plusieurs participants expliquent que ce port présente un grand potentiel pour le report modal des camions sur le fer ou le fleuve. De là résulte selon eux la nécessité de le desservir par une infrastructure routière performante.

D'autres participants rappellent l'importance de la logistique urbaine. Pour eux, l'acheminement des marchandises en ville doit faire partie intégrante des réflexions sur la mobilité, routière notamment.

Enfin, des participants s'interrogent sur la réglementation de la circulation des camions sur le Tronçon Ouest du Périphérique, nécessaire selon eux pour desservir en marchandises les entreprises situées à proximité du tracé.

mance s'adapter à de nouveaux enjeux, à l'image des nouvelles orientations de la Vallée de la Chimie vers la « chimie verte ». Pour cette raison, plusieurs pôles d'excellence se bâtissent tout autour de l'agglomération, à l'image de celui constitué à Gerland autour des sciences du vivant. La constitution de tels pôles basés sur l'innovation nécessite des communications intenses entre les entreprises et les centres de recherche.

D'où l'intérêt, pour le maître d'ouvrage et les acteurs économiques, de réaliser une infrastructure dont le parcours relie l'ensemble de ces pôles et permet ainsi leur mise en réseau. En effet, rappellent les acteurs économiques, l'essor des communications virtuelles ne dispense pas entrepreneurs et chercheurs de devoir tenir des rencontres formelles très fréquentes. Pour eux, la proximité est en effet une condition indispensable à la créativité et à l'innovation. Or, d'après plusieurs témoignages, la congestion des transports rend difficile la communication entre les différents pôles cloisonnés. Pour certains, l'Anneau des Sciences doit aussi bénéficier à des quartiers appelés

à connaître un fort développement économique, tels que la Saulaie ou les Hôpitaux Sud. Il doit également permettre un rééquilibrage économique de l'agglomération, au profit de l'Ouest, dont les pôles économiques souffrent d'une mauvaise accessibilité. Pour d'autres, améliorer les transports relève aussi d'une question d'image de la ville, donc d'attractivité économique. D'autres enfin rappellent que la route représente un domaine d'excellence des entreprises françaises, ce qui représente une autre forme de lien entre transport et économie.

La nécessité de transports performants ne concerne pas que les grands groupes, précisent les acteurs économiques. Les PME en bénéficieraient également à deux titres. D'une part, en tant que sous-traitantes de ces grands groupes, elles profiteraient mécaniquement de leur croissance économique. D'autre part, des transports performants signifient pour elles une extension de leur zone de chalandise. Une intervenante explique ainsi que 80% des PME trouvent leurs clients à moins de 20 minutes de transport de leur siège, d'où l'intérêt d'accroître la surface accessible dans un tel laps de temps. À ce sujet, des participants précisent que cela suppose une amélioration des déplacements routiers, dans la mesure où les transports en commun ne sont pas adaptés aux artisans et a fortiori aux entreprises transportant des marchandises.

Pour les entreprises, ainsi que certains particuliers, l'amélioration des transports doit bénéficier aux déplacements quotidiens des salariés, en même temps qu'elle permet aux entreprises d'élargir leurs bassins de recrutement. Compte tenu de l'éloignement des lieux d'habitation et de travail et de la multiplicité des trajets, la plupart de ces participants doutent que la majorité des trajets domicile-travail hors centre-ville puisse s'accomplir par les transports en commun, et appellent donc à une amélioration des déplacements routiers. Certains participants déclarent cependant que la préoccupation des entreprises de l'Ouest en matière de déplacement des salariés réside avant tout dans une amélioration des transports collectifs. À propos de la mobilité des salariés, certains participants appellent les entreprises à une implication plus forte. Les plans de déplacements d'entreprises⁽⁴⁰⁾ sont d'après eux un outil intéressant pour amener les salariés à utiliser des modes plus vertueux. L'aménagement des modes de travail (télétravail, réunions dématérialisées) est également cité comme un outil à explorer, bien que d'autres participants le jugent marginal. Certains regrettent par ailleurs que les entreprises proposent des places de stationnement à leurs salariés au lieu de les inciter à utiliser les transports collectifs ou les modes doux. D'autres souhaiteraient une fiscalité plus incitative, citant l'exemple de la Belgique.

L'effet du transport routier sur l'économie remis en question par certains

Sans contester l'intérêt de développer le tissu économique local, certains participants estiment que les partisans du projet se fourvoient. Ils commettent selon eux l'erreur d'attendre du projet une amélioration significative des temps de transport, alors que ceux-ci seraient en réalité très modestes (4 minutes en moyenne selon le maître d'ouvrage, qui vise surtout un gain de fiabilité ; mais ces chiffres sont contestés par ailleurs ⁽⁴¹⁾).

De plus, contrairement aux arguments avancés par d'autres participants, ils doutent de la nécessité dans le futur de multiplier les rencontres alors que les communications virtuelles permettront les réunions à distance et le télétravail. Pour certains, l'Anneau des Sciences ne présenterait que peu d'intérêt pour l'activité quotidienne des scientifiques, dont les besoins résideraient surtout dans l'arrivée du métro B aux Hôpitaux ou l'amélioration des liaisons avec la Part-Dieu.

Surtout, des participants contestent l'idée selon laquelle l'amélioration du transport induirait mécaniquement le développement économique, surtout sur une zone aussi vaste que l'agglomération lyonnaise. Pour certains, l'Anneau des Sciences ne desservirait qu'un conglomérat d'opportunités locales, sans répondre à une vision économique d'ensemble. De plus, la croissance induite peut être artificielle, indique un participant. Ainsi, si la consommation globale de carburant s'accroît, cela contribuera certes à la croissance économique globale mais au prix d'une dégradation des conditions de vie des ménages concernés, d'où un effet pas forcément vertueux. Pour d'autres, l'Anneau des Sciences ne devrait guère modifier les relations entre le monde économique et celui de la recherche : lorsque ces acteurs ont jugé des partenariats nécessaires, ils les ont mis en place sans attendre de nouvelles infrastructures. Ils rappellent que la collectivité dispose d'autres moyens pour favoriser le développement économique, par exemple les mesures d'encouragement à l'installation de nouvelles entreprises (fiscalité locale, subventions...).

1.3.4 Des attentes spécifiques des territoires

En plus des échanges sur les enjeux principaux tels que l'opportunité d'une infrastructure routière ou le développement des transports en commun, le débat public a permis de faire émerger des demandes spécifiques aux différents territoires concernés par le projet.

Une partie de ces demandes recouvrent des préoccupations similaires. L'emprise des échangeurs suscite notamment des inquiétudes. Sur ce point, le maître d'ouvrage

affiche sa volonté de bâtir des échangeurs compacts - des « portes », selon sa terminologie - à l'emprise nettement plus réduite que les échangeurs autoroutiers actuels (3,5 ha en moyenne contre 12 ha au Valvert, par exemple). Une telle configuration serait permise par l'absence de barrière de péages, et par une vitesse limitée à 70 km/h qui évite l'aménagement de rampes d'accès de type autoroutier. Pour autant, plusieurs participants attendent des informations plus précises (esquisses) sur la configuration des échangeurs et leur insertion dans les territoires.

Par ailleurs, des craintes relatives à d'éventuelles hausses de trafic sur les voiries d'accès au périphérique ou sur une augmentation des nuisances (bruit, pollution) ont été exprimées dans l'ensemble des territoires en des termes souvent similaires.

À noter que les participants se sont exprimés sur les enjeux locaux principalement sur le forum de discussion en ligne, les réunions territoriales voyant surtout des prises de position plus générales sur le projet. Des prises de position ont également porté sur des territoires non directement concernés par le projet, à l'image de l'Est lyonnais (abords de la Rocade Est et communes du grand Est)⁽⁴²⁾. Le centre-ville a également fait l'objet d'un grand nombre d'expressions, principalement au sujet de la requalification de l'A6/A6⁽⁴³⁾.

Autour des portes du Valvert et des Trois Renards

Plusieurs participants (élus, associations de quartier, particuliers) expriment de fortes attentes concernant la requalification de certains axes (bretelle de Tassin, axes menant à la place de l'Horloge, boulevard du Valvert à Écully, rue du Commandant Charcot et avenue Barthélémy Buyer à Lyon 5, etc.). Ces voies souffrent fortement selon eux d'une part d'un fort trafic, et d'autre part de l'absence d'adaptation aux circulations piétonnes. Cela justifie pour eux un fort soutien au projet d'Anneau des Sciences, alors que d'autres estiment au contraire qu'avec 3 échangeurs, la commune de Tassin-la-Demi-Lune supporterait 40% des impacts du projet.

Pour le Grand Lyon, près de la moitié (47%) des flux transitant par les centres-villes seraient selon lui supprimés grâce au projet. Cet apaisement de la circulation permettrait la mise en place, également prévue au projet, de mesures urbaines devant transformer ces axes en véritables voies urbaines (couverture du boulevard du Valvert, traitement paysager et insertion de voies pour modes doux sur différents axes...). À noter que pour certains habitants et associations, l'Anneau des Sciences devrait être gratuit dans ce secteur, puisqu'il « remplacerait » le boulevard du Valvert actuellement sans péage.

(41) Voir le point 1.5

(42) Voir point 1.2 sur le trafic de transit

(43) Voir le point 1.1.1

Concernant les voiries d'accès à l'Anneau des Sciences (RD342, RD489, ...), des inquiétudes sont exprimées quant à une hausse du trafic voire une congestion, qui justifie selon quelques-uns le refus du projet. Pour d'autres, la requalification des voiries urbaines ne doit pas se traduire par l'enclavement des quartiers (Vieux-Moulin, Montpinot). Des participants demandent, outre la couverture complète du boulevard du Valvert, la récréation de voiries urbaines permettant une circulation aisée entre les quartiers. Le Grand Lyon assure que de telles voies seront créées, permettant une continuité pour les voitures mais aussi les modes doux. Des inquiétudes sont également exprimées à propos d'éventuels impacts des baisses de trafic sur le commerce en centre-ville, tandis que d'autres participants font part au contraire de leurs espoirs.

Des participants espèrent également que l'Anneau des Sciences favorisera le désenclavement de pôles de développement tels que Techlid et le campus.

Enfin, des participants soulignent l'importance pour le territoire de la gare d'Écully-La-Demi-Lune. Il s'agit d'un point d'échange privilégié grâce au développement du TER, et dont le rôle s'intensifiera encore à l'avenir. Le maître d'ouvrage confirme l'intérêt de cette gare en tant que pôle d'échange multimodal, dont l'aménagement doit également être lié à une réflexion sur les parcs-relais.

Autour de la porte d'Alai

Alai est considéré par le maître d'ouvrage comme un secteur dont l'organisation urbaine reste à définir, entre activités économiques, zones résidentielles et espaces naturels de grand intérêt (vallons des Charbonnières et de l'Yzeron). Les impacts du projet sur ces deux corridors écologiques suscitent d'ailleurs les inquiétudes de plusieurs participants. Le maître d'ouvrage indique cependant qu'en marge du projet, une opération d'aménagement serait conduite en vue de créer un grand parc urbain par la liaison des trois principaux espaces verts du Nord-Ouest.

À Francheville, certains habitants s'inquiètent de la possibilité que le projet soit réalisé à l'air libre, ce que permet encore le plan local de l'urbanisme. Le Grand Lyon confirme que, si le projet se réalise, il consistera bien en une infrastructure enterrée. Certains soulignent d'ailleurs qu'il s'agit d'un bénéfice majeur de l'Anneau des Sciences par rapport aux projets initiaux de périphérie Ouest. Ces soutiens du projet expriment des attentes d'amélioration de la circulation sur certains axes, tels que l'avenue de Taffignon et surtout l'avenue du Chater.

Pour autant, en fin de débat, des participants de Francheville s'inquiètent de la construction d'un viaduc d'1 km

de long dans le vallon des Charbonnières, jugeant que ces impacts contredisent l'image promue par le maître d'ouvrage d'un projet souterrain et respectueux de l'environnement. Ils s'inquiètent également de la proximité de l'échangeur avec une zone très urbanisée, comportant notamment des écoles.

Autour de la porte de Beaunant

Le maître d'ouvrage a étudié trois localisations possibles pour l'échangeur dans ce secteur, privilégiant parmi celles-ci la solution la plus au Sud, plus éloignée des habitations et qui semble le mieux desservir les activités économiques. Cette analyse est soutenue par plusieurs participants.

Un grand nombre de questions et prises de positions concernent le devenir de la route départementale 342. Le maître d'ouvrage souhaite requalifier cet axe pour supprimer son effet actuel de coupure urbaine, tout en réaffirmant son rôle de « vitrine économique ». Au Sud de la porte de Beaunant, la RD342 (à 2x2 voies) permettrait selon le maître d'ouvrage de canaliser les trafics se dirigeant vers l'Anneau des Sciences, permettant ainsi d'apaiser le trafic dans les voiries urbaines de ce secteur. Au Nord en revanche, la RD32 pourrait passer à 2x1 voie grâce au report des trafics actuels sur l'Anneau des Sciences. À noter que l'expertise complémentaire, en proposant une densification urbaine importante aux abords de cet axe, a suscité beaucoup de commentaires, principalement opposés⁽⁴⁴⁾.

Autour de la porte des Hôpitaux

Pour plusieurs participants, la question de la qualité de l'air revêt une importance cruciale dans le secteur des Hôpitaux Sud. Par définition, la présence de nombreux malades implique de porter une attention particulière aux conditions sanitaires du lieu⁽⁴⁵⁾. Au-delà de cette question, les Hôpitaux sont également un secteur en développement, appelé à se densifier et donc à accueillir des populations importantes.

Pour ces raisons, plusieurs participants s'inquiètent, à des degrés divers, de l'implantation d'un échangeur dans ce secteur. Certains y voient un motif pour déplacer le tracé, au profit du tracé alternatif proposé par certains oullinois⁽⁴⁶⁾. D'autres y voient la confirmation qu'une infrastructure routière nouvelle est inadaptée aux enjeux du 21^e siècle. Le maître d'ouvrage voit quant à lui dans cet enjeu la nécessité d'étudier finement l'implantation de l'échangeur et, dans le projet urbain qui se dessine, d'éviter les constructions à proximité immédiate de celui-ci. Il considère toutefois, rejoint en cela par d'autres participants, que les bénéfices d'une desserte de ce site

(44) Voir le point 1.5

(45) Voir le point 1.3.1

(46) Voir le point 1.3.5

par le périphérique l'emportent très largement sur les effets négatifs.

Par ailleurs, le secteur des Hôpitaux Sud est l'un de ceux où est le plus souvent exprimée la crainte d'une augmentation du trafic sur les voiries d'accès à l'Anneau des Sciences⁽⁴⁷⁾.

Autour de la porte de la Saulaie

De l'avis de l'ensemble des acteurs institutionnels, La Saulaie est appelée à connaître un fort développement économique. La concentration de plusieurs projets sur ce secteur d'une douzaine d'hectares conduit certains à s'inquiéter de l'emprise foncière de l'échangeur prévu dans le projet d'Anneau des Sciences. Pour le Grand Lyon, cette contrainte explique la prévision d'un demi-échangeur au lieu d'un échangeur complet, soit une emprise de 1,6 ha au lieu de 4 ha. Les voyageurs accèderaient à la Saulaie depuis le Nord par l'Anneau des Sciences, et depuis l'Est par un pont urbain à créer, reliant ce secteur à Gerland.

Ces éléments suscitent des inquiétudes de plusieurs ordres :

- sur les caractéristiques de l'échangeur, situé à proximité d'une traversée sous-fluviale profonde de 25 m. Le Grand Lyon convient de la complexité technique de ce sujet, qui nécessitera des solutions relativement coûteuses (semi-enterrement de l'échangeur) ;
- sur l'accès à l'échangeur depuis les voiries de Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval. Certaines supportent actuellement des trafics de 17 000 véhicules par jour, aussi des participants jugent-ils peu pertinent de les surcharger encore par des véhicules voulant accéder à l'Anneau des Sciences, jusqu'à y porter selon eux le trafic à 30 000 véhicules/jour ;
- pour certains, notamment les défenseurs du tracé alternatif⁽⁴⁸⁾ même un demi-échangeur serait porteur d'impacts excessifs sur la Saulaie. Compte tenu de l'exiguïté du secteur, il ne leur paraît pas pertinent de consommer ainsi des surfaces foncières valorisables autrement, d'autant que l'échangeur impliquerait des nuisances liées au trafic.

Autour de la porte de Saint-Fons

La seule porte du projet située sur la rive gauche suscite des commentaires de deux ordres. Les premiers concernent les améliorations que l'Anneau des Sciences pourrait ou non apporter à une situation actuelle marquée par les fortes nuisances dues au trafic routier. Des riverains de l'avenue Tony Garnier décrivent ainsi une situation difficile et expriment de fortes attentes en matière de requalification urbaine. Les participants sont cependant partagés quant aux effets du projet, entre attentes d'apaisement du trafic et craintes d'une hausse sur

certaines axes. Ces dernières sont particulièrement vives en ce qui concerne le boulevard Laurent Bonnevey.

D'autres participants, notamment des acteurs économiques et des élus, soulignent l'importance du quartier de Gerland pour l'économie de l'agglomération. Pour eux, le pôle de développement lié aux sciences du vivant est appelé à prendre de l'ampleur. Aussi la question de son désenclavement et de son lien avec les autres pôles économiques et de recherche leur paraît-elle cruciale⁽⁴⁹⁾.

1.3.5 Le tracé en débat : des divergences sur la partie Sud

Une partie des porteurs de projets alternatifs ne remet pas en cause l'opportunité d'une infrastructure routière nouvelle. Pour ces participants, le projet présenté par le Grand Lyon est surtout contesté en ce qu'il leur paraît exclure du cœur de l'agglomération les communes de Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite et surtout Oullins. Le débat a donc vu émerger l'idée d'un tracé alternatif en plus des deux scénarios étudiés par le maître d'ouvrage (le Scénario Périphérique, privilégié par le Grand Lyon et la plupart des partisans du projet, et le Scénario Rocade, au final peu débattu).

Un tracé court soutenu par beaucoup, malgré des contestations

Le maître d'ouvrage a étudié deux solutions de tracé, comportant tous deux 7 « portes », ou échangeurs :

- le Scénario « Périphérique » est le plus court ; il se connecte au boulevard Laurent Bonnevey ;
- le Scénario « Rocade », identique au précédent sur la section Valvert-Hôpitaux Sud, se connecte au Boulevard Urbain Sud⁽⁵⁰⁾

Pour le Grand Lyon, ces deux scénarios sont cependant loin d'être placés à égalité. Le maître d'ouvrage affirme ainsi sa nette préférence pour le tracé court, qu'il considère d'ailleurs être le seul scénario correspondant à la dénomination « Anneau des Sciences ». Pour lui, ce tracé a l'avantage de limiter les impacts environnementaux, en étant souterrain sur 80% de sa longueur. Court, il présente peu de risques d'être utilisé par le trafic de transit tout en se montrant attractif pour capter le trafic local. Enfin, il dessert La Saulaie, site considéré comme disposant d'un potentiel de développement remarquable.

Pour une grande partie des soutiens du projet, ce tracé court représente également l'option privilégiée, principalement parce qu'il leur paraît garantir, comme le déclare le maître d'ouvrage, une utilisation avant tout par les voyageurs de l'Ouest lyonnais. Les acteurs de l'Est

(47) Voir le point 1.1.3

(48) Voir le point 1.3.5

(49) Voir le point 1.3.3

(50) BUS

favorables au projet préfèrent également ce tracé court au Scénario « Rocade », ce dernier risquant d'accroître les impacts négatifs sur les voiries de l'Est.

Soutenus par de nombreux partisans du projet, le tracé court n'en suscite pas moins de fortes oppositions locales dans le secteur d'Oullins, bien qu'il y trouve aussi des soutiens. Plusieurs participants (élus, associations, habitants) critiquent ainsi un tracé qui situerait leur commune, ainsi que celles de Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite, à l'extérieur du périphérique. Or, pour certains, celui-ci marque la frontière entre la périphérie et le cœur de l'agglomération, dont ces communes devraient selon eux faire partie intégrante. Le modèle de développement et d'aménagement de ces communes est en jeu, selon eux également, dans la mesure où le cœur de l'agglomération s'organise autour d'un réseau de transports en commun dense. D'autres craignent que le tracé court entraîne plus de dommages que de bénéfices pour le quartier de la Saulaie, dans la mesure où l'insertion d'un échangeur (ou plutôt un demi-échangeur⁽⁵¹⁾) occuperait une emprise trop importante dans ce secteur déjà peu étendu.

Plusieurs opposants au tracé court s'inquiètent des répercussions de l'Anneau des Sciences sur le trafic local, craignant une surcharge des voies de circulations dans les centres-villes et aux abords des échangeurs, aux Hôpitaux Sud notamment (la Grande rue d'Oullins et le chemin du Grand Revoyer sont cités). Plusieurs d'entre eux rappellent que les communes du secteur concerné par le projet, notamment Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Oullins, souffrent actuellement du fort trafic automobile, à la fois du fait de la congestion des voiries locales mais aussi de la présence de multiples infrastructures autoroutières. Ils jugent également que le projet contribuera à rajouter des trafics sur le boulevard Laurent Bonnevey. D'autres craignent que le projet n'apporte un surcroît de trafics depuis les Monts du Lyonnais et s'inquiètent des impacts sur les villages mitoyens.

Pour le maître d'ouvrage toutefois, la congestion actuelle des centres-villes de ce secteur provient entre autres de la saturation de l'A450 : en cherchant à éviter les bouchons, les automobilistes « percolent » par les voiries urbaines et les saturent à leur tour. Le projet permettrait au contraire de drainer les trafics vers l'Anneau des Sciences via une RD342 requalifiée. Au final, les voiries urbaines connaîtraient des baisses significatives de trafic (-5% à -35% selon les secteurs), au prix certes d'un apport de trafic à proximité des échangeurs, jugé modéré (20% au maximum). Plusieurs participants estiment au contraire que de tels apports de trafic seraient inacceptables.

Un tracé long « Rocade » jugé peu satisfaisant et peu évoqué

Pour le maître d'ouvrage, l'étude du tracé « Rocade » montre les nombreuses imperfections de cette solution. Le principal défaut de ce tracé réside selon lui dans sa longueur et son éloignement du centre. Ces caractéristiques risqueraient de le rendre attractif pour des usagers en transit qui ne sont pas la cible du projet. En outre, le Grand Lyon considère qu'il correspond moins aux besoins des usagers de l'Ouest. Évitant les zones à forte densité d'industries ou d'habitations, il serait moins propice au développement de projets urbains, et entraînerait un risque accru d'étalement urbain à l'Est.

Ce scénario n'a guère été défendu dans le débat (quasiment pas en réunion, un peu plus sur internet), tandis que ses défauts ont été rappelés par les partisans du tracé court, qui partagent les arguments du maître d'ouvrage. Même les détracteurs du tracé court n'ont pas pour autant défendu le Scénario « Rocade ». Ils proposent plutôt un tracé alternatif inspiré selon eux du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise de 1992.

Un tracé alternatif proposé par la ville d'Oullins mais controversé

Le tracé alternatif est proposé par la ville d'Oullins, et trouve d'ailleurs un fort soutien dans cette commune (même s'il y rencontre aussi des opposants). Ce tracé se dirigerait vers le Sud à partir de Beaunant, se raccorderait ensuite à la future A45, emprunterait l'A450 puis serait relié au boulevard Laurent Bonnevey par un nouveau pont à créer en amont du barrage de Pierre-Bénite. Deux barreaux routiers complémentaires pourraient être créés, l'un vers les Hôpitaux Sud et l'autre au Sud d'Irigny, permettant de raccorder le périphérique au BUS. Pour les partisans du tracé alternatif, une telle connexion avec le BUS est indispensable, afin de ne pas renvoyer les trafics de transit vers le cœur de l'agglomération. Pour eux, ce tracé protégerait le quartier de la Saulaie et éviterait les nuisances dues à un échangeur dans le secteur des Hôpitaux Sud, sensible du fait de ses enjeux sanitaires et de la présence de nombreux étudiants. Il éviterait surtout la saturation des voiries des communes du Sud-Ouest, que le tracé court semble selon eux promettre. En outre, un tracé plus large leur semble nécessaire pour prendre en compte le développement prévisible de la 2^e et de la 3^e couronne lyonnaise.

Le maître d'ouvrage, rejoint par plusieurs partisans de l'Anneau des Sciences, offre une analyse opposée à celle des partisans du tracé alternatif. Pour le Grand Lyon, attendre de ce tracé long qu'il diminue la congestion rou-

(51) Voir le point 1.3.4

tière est une erreur. D'une part, sa longueur et son parcours le rendent attractif pour le trafic de transit, qui risquerait de « polluer » les échanges locaux. D'autre part, il renverrait un trafic supplémentaire sur l'A450, déjà surchargée actuellement. Le Grand Lyon déclare enfin que ce tracé entraînerait un trafic supplémentaire de 10 à 15%, contrairement à ce qu'affirment (et maintiennent) ses partisans.

Jugé par ses partisans moins coûteux que le tracé court, car nécessitant moins d'ouvrages souterrains, le tracé alternatif est pour cette raison critiqué par le Grand Lyon. En effet, un tracé aérien entraîne plus de nuisances pour les riverains. De plus, certaines composantes du tracé alternatif présentent une forte complexité technique, à l'image d'une part du barreau sous Irigny (en zone très urbanisée) et de la jonction avec l'A450 (qui obligerait à un élargissement de cet axe et à la modification de plusieurs de ses échangeurs). Par ailleurs, les enjeux urbains (dans la traversée de Saint-Genis-Laval notamment) nécessiteraient sans doute d'enterrer le tracé alternatif davantage que ce qu'avancent ses partisans. Certains participants critiquent par ailleurs l'impact paysager du pont proposé en amont du barrage de Pierre-Bénite.

Par ailleurs, les niveaux d'exposition aux risques technologiques des deux scénarios se trouvent très contestés. Les partisans du tracé alternatif considèrent que le tracé court traverse le périmètre défini par le plan de prévention des risques technologiques⁽⁵²⁾ de l'usine Arkema. Au contraire, les opposants au scénario alternatif estiment que celui-ci passerait au voisinage de la raffinerie de Feyzin.

Le débat a ainsi vu émerger des désaccords persistants entre le maître d'ouvrage et les partisans du tracé alternatif, notamment quant aux effets de leurs solutions respectives sur la congestion routière. Parmi ces derniers, certains demandent que le scénario alternatif fasse l'objet d'une étude complète et chiffrée, menée par un organisme indépendant du Grand Lyon. À noter que pour les opposants à une nouvelle infrastructure routière, le tracé alternatif est une solution qu'ils rejettent tout autant que les scénarios privilégiés par le Grand Lyon.

Enfin, d'autres variantes de tracé ont été proposées au cours du débat, telles la réalisation d'un tunnel à péage sous Lyon ou encore un Anneau des Sciences enterré sur la totalité de son parcours. Le passage à trois voies de l'A432 et l'A47 est également présenté comme une alternative à l'A45 et à l'Anneau des Sciences.

1.3.6 Les aspects financiers : débat sur le coût et le financement du projet, mais aussi sur le rôle des péages

Les aspects financiers liés à l'Anneau des Sciences ont occupé une place importante au cours du débat public. Plusieurs participants ont ainsi demandé des précisions sur le coût et le financement des différentes composantes du projet, qu'il s'agisse de l'infrastructure routière, des projets de transports collectifs devant l'accompagner, ainsi que des projets de requalification urbaine. Des arguments se sont également confrontés à propos du montant de l'investissement, dont certains doutent qu'il s'avère soutenable pour les finances publiques. La comparaison entre les investissements routiers et les investissements dans les transports collectifs a notamment suscité des désaccords. Enfin, les échanges ont porté sur la question des péages, dont le débat a montré qu'il pouvait s'agir d'un outil de régulation autant que d'un moyen de financement.

1.3.6.1 Préciser le coût et le financement de l'infrastructure routière, mais aussi des projets d'accompagnement

Le maître d'ouvrage annonce un montant de 2,2 à 2,5 milliards d'euros d'investissement pour l'Anneau des Sciences. Pendant le débat, des précisions ont été demandées par les participants sur cette somme, qui concerne l'infrastructure routière proprement dite, mais aussi les mesures d'accompagnement. Celles-ci sont chiffrées à hauteur de :

- 120 millions d'euros pour la requalification de l'A6/A7 (150 millions d'euros dans le cas du scénario Rode), à financer par le Grand Lyon ;
- 150 millions d'euros pour les projets de requalification des centres-villes de l'Ouest, à financer par le Grand Lyon ;
- 800 millions à 1 milliard d'euros pour le développement des transports en commun, à financer par le Sytral.

Le maître d'ouvrage précise que ces coûts, exprimés en euros de 2011, prennent en compte une marge d'incertitude de 15%. Le coût des travaux constitue 80% des 2,2 à 2,5 milliards d'euros prévus pour le Tronçon Ouest du Périphérique. Cette somme intègre aussi le coût du traitement des pollutions en sortie des tunnels ainsi que le coût de reconstruction des milieux écologiques éventuellement endommagés au cours du chantier.

Le programme de transports en commun a fait l'objet de plusieurs questions, portant notamment sur le lien de ces projets avec l'Anneau des Sciences. Pour certains en effet, la plupart de ces projets sont inscrits au SCOT et pourraient

être réalisés même si le Tronçon Ouest du Périphérique n'était pas construit. Il leur semble donc inopportun d'inclure ces investissements dans le projet d'Anneau des Sciences, qui est selon eux un projet avant tout routier. Le Sytral a ainsi été invité à préciser, parmi ces projets, ceux dont la réalisation était conditionnée à la construction du Tronçon Ouest du Périphérique. Il s'agit de :

- la ligne A2 (Francheville-Perrache) ;
- la circulation de services express « débranchés » de la ligne LEOL pour circuler sur l'A6/A7 requalifiée.

À ce sujet, le lien éventuel entre le prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud et la réalisation de l'Anneau des Sciences a également fait l'objet de controverses⁽⁵³⁾.

Certains s'interrogent également sur le périmètre concerné par la somme de 150 millions d'euros allouée aux projets de requalification des voiries urbaines.

1.3.6.2 Doutes sur le caractère soutenable de l'investissement pour les finances publiques

Outre le coût du projet et de ses mesures d'accompagnement, de nombreuses interventions ont porté sur le financement.

L'infrastructure serait financée à parts égales par le Grand Lyon et le Conseil général. Le financement serait assuré par l'emprunt, dont les péages contribueraient à une partie du remboursement (dans une proportion discutée, voir le paragraphe suivant). Selon leurs représentants, les deux institutions sont en mesure d'emprunter à un taux de 4,5% sur 38 ans, cet emprunt devant dégager 169 M€/an. Concernant les mesures d'accompagnement, le Grand Lyon (requalification de voiries) et le Sytral (transports en commun) déclarent être capables de les financer intégralement sur leurs programmes annuels d'investissement. Pour le Grand Lyon, les montants de 120 M€ pour l'A6/A7 et 160 M€ pour les voiries du centre sont à considérer au regard du budget d'investissement de la communauté urbaine (762 M€ en 2011, dont 100 M€ consacrés au remboursement de la dette, avec une capacité d'autofinancement de 226 M€). De même, le budget prévisionnel d'investissement du Sytral pour 2013 est de 175 M€ (dont 45 M€ consacrés aux lignes existantes).

Des participants s'interrogent sur la répartition financière des investissements, prévue à parts égales entre le Grand Lyon et le Conseil général, dans la perspective de la création d'une collectivité métropolitaine. Une telle entité fusionnerait les compétences des deux institutions sur le territoire de l'agglomération, le Conseil général n'exerçant alors plus ses compétences que sur la partie « non-lyonnaise » de l'actuel département du Rhône. Pour

le Grand Lyon, absorber les compétences qui ressortissent aujourd'hui au département impliquerait également d'intégrer les ressources financières correspondant à l'engagement des dépenses liées à l'Anneau des Sciences (estimées de 1,05 à 1,25 milliard d'euros). Par conséquent, si la métropole amène le Grand Lyon à un financement accru de l'Anneau des Sciences, elle amènerait également une augmentation des ressources. Pour autant, précise le maître d'ouvrage, la partie non-lyonnaise du département serait tout de même sollicitée au travers de conventions de financement, dans la mesure où ses habitants tireraient aussi des bénéfices de l'Anneau des Sciences.

D'autres participants regrettent que le programme de transports en commun présenté comme une composante du projet d'Anneau des Sciences soit inclus dans les programmes « classiques » d'investissement du Sytral, au lieu de s'y ajouter. Pour eux, cela conforte le sentiment que ce programme ne représente qu'un habillage du projet d'Anneau des Sciences, sans représenter un effort réel par rapport à ce que le Sytral entreprend habituellement.

Les prévisions du maître d'ouvrage en matière de recettes et de financement sont contestées. Celles-ci se basent sur les hypothèses de péages suivantes :

- dans tous les cas étudiés, un trafic de 55 000 à 70 000 véhicules/jour sur l'Anneau des Sciences ;
- dans une première hypothèse, un tarif fixé à 0,2 €/km, sur le modèle du BPNL (avec une inflation estimée à 2%/an) ;
- dans une seconde hypothèse, un tarif fixé à 0,4 €/km (avec une inflation estimée à 2%/an).

Dans le cas d'une recette minimale (trafic de 55 000 véhicules/jour et tarif de 0,2 €/km), les péages rapporteraient 71 M€ par an. Dans l'hypothèse maximale (70 000 véhicules/jour, 0,4 €/km), la recette s'élèverait à 95 M€/an. Le maître d'ouvrage retient l'hypothèse minimale pour expliquer que les péages couvriront selon lui une partie de l'investissement, soit 41 M€/an, et les dépenses d'exploitation, estimées à 30 M€/an (TTC, en euros courants). Pour le Grand Lyon, l'exemple du BPNL montre qu'une telle marge couvre 1/3 des annuités de la dette.

Le besoin de financement par l'emprunt représentant un montant de 169 M€/an, il resterait au Grand Lyon et au Conseil général à financer 128 M€ après déduction des recettes de péage (41 M€/an), soit 64 M€ chacun. Le maître d'ouvrage en conclut que, selon les hypothèses, les collectivités seront amenées à payer 60 à 75 M€ par an sur une période de 38 ans.

(53) Voir le point 1.1.2

Pour certains participants, ce calcul se base sur des recettes de péage excessivement optimistes : les péages de l'Anneau des Sciences rapporteraient selon le maître d'ouvrage 40 à 70 M€ par an, alors que le BPNL, dont s'inspire son analyse, ne rapporte que 32 M€/an. Ils jugent que le projet sera supporté à 90% par les contribuables, pendant toute la durée de l'emprunt, ce qui leur paraît représenter une charge excessive sur les finances publiques. Ils redoutent ainsi que le poids financier de l'Anneau des Sciences obère les possibilités budgétaires de développer les transports en communs. D'autres expriment une crainte similaire concernant la requalification des voiries de l'Est, qui serait laissée de côté si l'ensemble des investissements étaient mobilisés pour l'Anneau des Sciences. Un participant ajoute que l'Anneau des Sciences aggraverait de plusieurs milliards l'endettement du Grand Lyon et du département.

Les opposants au Grand Lyon appellent ainsi à une réorientation des investissements au bénéfice des transports collectifs. Or, le débat a fait émerger une controverse quant au poids budgétaire de ces derniers. Le Sytral et certains participants rappellent un paradoxe bien connu selon lequel un réseau de transports en commun aggrave son déficit à mesure qu'il s'étend et voit sa fréquentation augmenter. En effet, le prix des billets est loin de couvrir la dépense. Le Sytral annonce ainsi un déficit des réseaux de 185 M€ en 2013 contre 153 M€ en 2001, une augmentation due à l'extension du réseau entreprise ces dernières années. Pour cette raison, le Sytral et le maître d'ouvrage jugent impossible une extension trop forte des réseaux de transports collectifs, qui plus est dans des zones peu denses où la clientèle resterait faible. Ce point est contesté par les opposants à l'Anneau des Sciences, qui reprochent ici encore au maître d'ouvrage de sous-estimer le potentiel des transports collectifs⁽⁵⁴⁾.

Des participants reprochent en outre au Grand Lyon et au département une participation trop modérée au budget du syndicat mixte. Ainsi, le Grand Lyon verse chaque année au Sytral 125 M€ et le Conseil général du Rhône 20 M€, cette contribution étant ajustée chaque année en fonction du niveau de l'inflation. Mais une telle progression est jugée insuffisante par certains, d'autant que les recettes versées par les usagers croissent en bien plus grande proportion. En effet, si le prix des billets ne varie pas, la hausse de la fréquentation augmente le volume de recette perçu des usagers. Pour ces participants, il serait juste que la contribution des collectivités progresse dans la même proportion. Certains proposent également, à la différence du Sytral, de ménager la possibilité d'une augmentation du versement transport des entreprises, qui comptent elles aussi parmi les bénéficiaires de réseaux performants.

Pour les tenants de ces arguments, le coût de l'Anneau des Sciences apparaît donc disproportionné au regard des investissements qui restent à mener pour développer les transports collectifs. Si la plupart des participants salue le succès et les progrès du réseau lyonnais, il est pour certains possible, et nécessaire, d'accentuer encore les efforts.

Enfin, dans la comparaison des investissements, entre transports collectifs et infrastructures routières, plusieurs participants suggèrent de prendre en compte les coûts externes de chaque mode de transports. Un tel calcul montrerait selon eux une rentabilité socio-économique bien supérieure des transports en commun. Ainsi, les externalités négatives de la voiture sont considérables ; ces participants citent par exemple le coût du temps de travail perdu dans les encombrements, le coût des arrêts-maladies dus à la pollution ainsi que du traitement de ces maladies. De même, la contribution des transports en commun à la réduction des nuisances ou à l'amélioration de la qualité de vie en ville mériterait d'être comptabilisée.

Ces questions rejoignent une demande formulée par plusieurs participants au débat : établir une comparaison du coût par usager entre le Tronçon Ouest du Périphérique et les hypothèses basées sur les transports collectifs. Une telle comparaison devrait non seulement prendre en compte le coût financier, mais également tous les aspects (mobilité, santé, environnement, etc.) permettant d'estimer les coûts et bénéfices socio-économiques de chaque mode.

1.3.6.3 Les péages : à organiser de manière cohérente avec leurs objectifs

Au cours du débat, le péage a été évoqué comme source de financement autant que comme moyen de régulation du trafic. Trois domaines ont principalement fait l'objet d'échanges :

- le Tronçon Ouest du Périphérique, où le péage pourrait contribuer au financement de l'ouvrage et dissuader également le trafic de transit ;
- le centre-ville, pour lequel un péage urbain est envisagé par plusieurs participants afin d'y limiter la circulation automobile ;
- le contournement de transit, l'A432 étant actuellement payante.

À noter que l'hypothèse d'un péage sur l'A6/A7 a également été soulevée, dans le but de limiter dès maintenant le trafic de transit. Des participants ont proposé un péage différencié selon l'origine des véhicules, une solution techniquement et réglementairement difficile à mettre en œuvre.

(54) Voir le point 1.1.2

Pour plusieurs participants, cette question nécessite avant tout une stratégie coordonnée à l'échelle de l'agglomération, en fonction des objectifs assignés aux péages (recettes financières et/ou dissuasion du trafic). Certains notent ainsi le paradoxe actuel consistant à voir l'A6/A7 gratuite alors que l'A432 est payante, de sorte que les usagers en transit reçoivent une incitation nette à passer par le centre-ville.

Ce sujet implique également de réfléchir au type de péage à mettre en place. Trois possibilités ont été décrites :

- le péage de section, ou péage d'ouvrage (paiement en un point de passage d'une infrastructure) ;
- le péage-cordon (paiement de l'entrée-sortie dans un secteur donné) ;
- le péage de zone (paiement de l'entrée-sortie dans une zone, en fonction de la durée) ; ce type de péage peut être le support du péage urbain, destiné à limiter le trafic automobile dans les centres-villes.

Pour plusieurs intervenants, le péage d'ouvrage (évoqué pour Fourvière notamment) participe difficilement d'une politique coordonnée à l'échelle d'un territoire, dans la mesure où les usagers se reportent alors sur d'autres voiries en fonction de leur arbitrage coût-temps. Cette notion d'arbitrage coût-temps est également évoquée pour suggérer des politiques de modulation des péages, par exemple en fonction des niveaux de trafic, du remplissage des véhicules (incitation au covoiturage) ou de leur niveau de pollution. Cela permet de dissuader l'usager de voyager aux heures les plus chargées, ou encore de lui proposer un choix (choisir de payer plus pour se déplacer plus vite, ou au contraire de différer son trajet pour un moindre coût). D'autres proposent la mise en place d'un péage de zone couplé à la mise en place d'une carte multimodale. Pour se déplacer, l'usager devrait payer un titre de transport unique, que le trajet soit effectué en transports collectifs ou en voiture. Une telle mesure pourrait, selon ses promoteurs, augmenter la clientèle des transports en commun et donc leurs recettes. Ces recettes supplémentaires pourraient être utilisées pour étendre le réseau ou diminuer le prix du billet. Pour le maître d'ouvrage, ce calcul doit être nuancé par le fait qu'un développement des transports collectifs signifie un déficit plus profond (voir point précédent).

Le péage urbain est cité par certains participants comme un moyen de limiter le trafic automobile en incitant les usagers à employer des modes de transport plus « vertueux ». Néanmoins, certains s'inquiètent de son effet pervers sur les inégalités sociales⁽⁵⁵⁾. Déjà écartées des centres-villes du fait des prix de l'immobilier, les

populations défavorisées verraient cette exclusion renforcée en n'ayant plus les moyens de s'y rendre en voiture. De même, d'éventuelles mesures destinées à restreindre la circulation des véhicules les plus polluants toucheraient surtout les ménages aux faibles revenus. Pour d'autres participants, le Tronçon Ouest du Périphérique ne profiterait qu'aux usagers ayant les moyens de s'acquitter du péage. Si, pour certains, l'équité sociale des péages est un réel problème, celui-ci peut néanmoins être résolu si la puissance publique redistribue le produit de ces péages au travers de mesures profitant à tous. Les recettes pourraient par exemple être utilisées pour financer les transports en commun reliant efficacement les quartiers périphériques au centre-ville, ou encore pour améliorer les parcs-relais. Les expériences montrent d'ailleurs que le péage urbain est d'autant plus accepté que des compensations sont proposées aux citoyens. Pour d'autres, les craintes sur les péages urbains ne doivent pas masquer le fait que la situation actuelle est tout aussi injuste : les habitants des quartiers périphériques sont dépendants de la voiture, qui pèse fortement sur le budget des ménages. Certains proposent de moduler le niveau des péages en fonction des revenus.

Certains participants s'interrogent sur la faisabilité des divers types de péages évoqués. Un tel débat n'est-il pas vain dès lors que la réglementation française est à l'heure actuelle très restrictive ? Pour le maître d'ouvrage, il ne fait pourtant guère de doute qu'à l'horizon 2030, la législation française se sera adaptée aux diverses possibilités actuellement en cours d'expérimentation à l'étranger. D'autres doutent que les solutions les plus ambitieuses en matière de péage puissent être mises en place à Lyon, dans la mesure où elles confronteraient les élus locaux à de fortes contestations. Certains opposent également l'Anneau des Sciences au péage urbain, le premier consistant à « payer pour contourner le centre-ville » alors que le second consiste à « payer pour pénétrer le centre-ville ». Au Nord-Ouest de Lyon, des participants réclament également la gratuité de l'Anneau des Sciences, compte tenu des spécificités locales⁽⁵⁶⁾.

À noter enfin que la technologie utilisée par le péage a fait l'objet de quelques échanges. Certains participants craignent que l'implantation de barrières de péages aux échangeurs ne nécessite une importante surface foncière. Cependant, le maître d'ouvrage prévoit d'utiliser des péages « free-flow » (à lecture optique, sans barrière), qui consomment moins d'espace.

(55) Voir le point 1.3.2

(56) Voir le point 1.3.4

► Solutions alternatives : les différentes mesures proposées

En détaillant leurs propositions, les porteurs de propositions alternatives à l'Anneau des Sciences ont mentionné un certain nombre de liaisons fortes qu'ils jugent utile d'améliorer ou de créer :

- cadencement accru de la ligne de tram-train de l'Ouest ;
- prolongement de cette ligne, notamment entre Saint-Paul et Part-Dieu ;
- transformation de la ligne LEOL en un tram-train qui constituerait la 4^e branche de l'Ouest lyonnais ;
- liaison Brignais-Hôpitaux Sud ;
- amélioration du « RER » Givors-Perrache ;
- transformation en boulevards urbains de l'A6/A7 dans Lyon, en incluant le Cours de Verdun, pour les équiper de transports publics en site propre ;
- réalisation d'un TCSP urbain sur l'axe Nord-Sud, depuis le tunnel de Croix Rousse jusqu'à Oullins, avec des liaisons avec le secteur Part-Dieu et Presqu'île ;
- réalisation d'un TCSP péri-urbain allant vers le Nord-Ouest jusqu'à la porte de Lyon-Limonest (en utilisant l'autoroute A6), vers le Sud-Ouest vers Alaï et Craponne, puis depuis Alaï vers les Hôpitaux Sud par la D432 ;
- liaison péri-urbaine, appelée « Express Ouest-Sud Lyonnais » qui se rapproche de la proposition précédente mais qui se prolonge vers le Sud-Est en traversant le Rhône jusqu'à l'hôpital de Feyzin-Vénissieux (tram T4) ;
- liaison ferroviaire de tram-train express, sur une partie de la ligne de tram-train entre Chaponost et les Hôpitaux Sud ;
- liaison vers le pôle multimodal de la Gare de Oullins/La Saulaie, partiellement en souterrain sous la colline de Montmein et les quartiers situés au Sud-Est de la Grande Rue de Oullins ;
- création d'un axe lourd Alaï-Perrache soit par la réalisation du prolongement de la ligne A du métro qui desservirait le secteur de la Confluence et le 5^e arrondissement, soit par la réalisation d'une liaison ferroviaire, soit par un tunnel TCSP de 1,5 km ;
- dans les secteurs où l'implantation de TCSP ne serait pas possible, création de « sites propres virtuels » accordant la priorité d'accès aux transports en commun.

1.4 DES SOLUTIONS EN TRANSPORTS COLLECTIFS PROPOSÉES COMME ALTERNATIVES OU COMPLÉMENTS AU TRONÇON OUEST DU PÉRIPHÉRIQUE, MAIS JUGÉES INSUFFISANTES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LE SYTRAL

S'opposant à la création d'une infrastructure routière et considérant que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié les possibilités de développement des transports collectifs dans l'Ouest, plusieurs participants ont proposé des solutions alternatives au projet du Grand Lyon. Présentées notamment au cours d'un atelier thématique les 5 et 18 décembre 2012, ces propositions sont le fait d'associations travaillant dans le domaine des transports pour trois d'entre elles, et d'un collectif opposé au Tronçon Ouest du Périphérique pour la quatrième.

Quatre solutions alternatives ou complémentaires au projet sont présentées en atelier :

- l'une se base sur le renforcement du réseau ferroviaire, dans la continuité du projet REAL⁽⁵⁷⁾ ;
- une autre propose notamment « d'inverser la démarche » du Grand Lyon, en commençant par transformer l'A6/A7 et le cours de Verdun en boulevards urbains accueillant des TCSP à forte capacité ;
- une troisième se fonde, en complément d'autres projets, sur une liaison forte (fer ou métro) entre Perrache et Alaï et la mise en place d'un service de rocade par bus express à haut niveau de service, « l'express Ouest-Sud Lyonnais »
- la quatrième prévoit le renforcement, le développement ou la création de plusieurs lignes en site propre.

Ces porteurs de solutions alternatives ne contestent pas le programme de transports en commun prévu au SCoT et inclus dans le projet d'Anneau des Sciences. Plusieurs d'entre eux saluent d'ailleurs les efforts entrepris par l'agglomération en la matière. Néanmoins, un accroissement de ces efforts au-delà des projets programmés serait selon eux possible et souhaitable, dans la mesure où il permettrait d'atteindre les objectifs de l'agglomération sans nécessité de construire une infrastructure routière. L'ensemble de ces acteurs précisent que leurs propositions doivent se compléter avec le développement d'un maillage fin permettant un rabattement en bus vers les principales lignes. Pour des participants, il serait ainsi utile de réorganiser les lignes de bus pour pallier leur inefficacité : celles-ci devraient servir au rabattement vers les gares, plutôt que de chercher à amener les usagers au centre de Lyon. Tous insistent également sur le développement des modes doux (y compris en périphérie, où le relief permet la création d'itinéraires cyclables

(57) Réseau express de l'agglomération lyonnaise

sur les plateaux). L'aménagement de la ville doit également être repensé, pour que les communes de périphérie deviennent des « villes des courtes distances » favorisant les trajets piétons. Enfin, d'autres solutions sont ponctuellement évoquées en complément (ascenseurs urbains, transport par câble...).

➡ Des transports collectifs sur le TOP, une proposition controversée

À noter qu'une solution complémentaire, mais non de substitution au projet du Grand Lyon, a été évoquée plusieurs fois par le public : la circulation de transports en commun sur le Tronçon Ouest du Périphérique. Pour ses partisans, cette solution permettrait à l'infrastructure de contribuer à l'objectif de report modal. Certains réclament même la mise en place de sites propres sur le Tronçon Ouest du Périphérique, considérant que sans eux la circulation de transports en commun sur le périphérique ne serait pas pertinente. Cette proposition s'est vue contestée eu égard à son surcoût (une telle solution nécessitant d'élargir le tunnel).

Le maître d'ouvrage envisage la possibilité de voir l'Anneau des Sciences fréquenté par des bus ; il serait ainsi possible que des lignes relient deux secteurs de l'Ouest en empruntant le périphérique sur une partie de leur trajet. Une liaison de rocade sur la totalité du parcours du périphérique Ouest paraît en revanche peu pertinente, compte tenu du faible nombre d'arrêts possibles puisque l'infrastructure ne compte que 7 échangeurs. D'autres participants estiment également que ce type de liaison concurrencerait inutilement le tram-train de l'Ouest lyonnais, dont une section est parallèle au tracé prévu pour le Tronçon Ouest du Périphérique.

Pour ces participants, les transports collectifs disposent du potentiel nécessaire pour atteindre les objectifs de l'agglomération sans nécessiter la construction d'une infrastructure routière. Plusieurs des lignes proposées peuvent selon eux être mises en œuvre bien avant 2025. En ce qui concerne les propositions qui nécessiteraient des travaux plus lourds (percement de tunnels notamment), ils jugent que l'investissement ne serait pas plus élevé que celui nécessité par l'Anneau des Sciences, pour un résultat plus pertinent. Leurs propositions leur semblent de nature à permettre un report durable des usagers de la route sur les transports collectifs. Pour les partisans du développement du réseau express

de l'agglomération lyonnaise (REAL), présenté comme l'équivalent du RER parisien, les aménagements proposés permettraient un gain total de 50 à 60 000 voyageurs par jour, pour la moitié du coût du Tronçon Ouest du Périphérique. D'autres participants évoquent un ordre de grandeur financier similaire, soit un coût des transports en commun inférieur de moitié à celui du Tronçon Ouest du Périphérique, pour atteindre les mêmes objectifs. Les montants investis rapportés au nombre de voyageurs transportés sont d'ailleurs un élément de comparaison fréquemment utilisé. Certains souhaitent que ce ratio soit calculé pour les solutions en transports en commun proposées et pour l'infrastructure routière⁽⁵⁸⁾.

➡ En plus des quatre principales solutions alternatives ou complémentaires, d'autres propositions émises par les internautes

Le site du débat a recueilli un certain nombre de propositions alternatives (ou complémentaires) à la construction d'une infrastructure routière. Si plusieurs d'entre elles correspondent pour tout ou partie aux solutions présentées plus haut (liaisons fortes entre l'Ouest et le centre de Lyon, tramways aériens), certaines sont plus singulières. Certains proposent d'étaler le trafic par un ensemble de dispositions modulables plus que par de grands projets de transports (étalement des heures d'entrée ou de sortie des bureaux et télétravail, rétablissement des transports de ramassage pour les grosses entreprises, tarification variable des tronçons payants, limitation des vitesses variable selon l'heure ou la densité du trafic, mise en place de systèmes d'aide à la conduite en temps réel, etc.).

Pour d'autres, un métro serait préférable à l'Anneau des Sciences, soit par le prolongement de la ligne B au-delà des Hôpitaux, jusqu'au Valvert, soit par un métro de rocade de type « Grand Paris ».

Le transport par câble a également été évoqué, des participants appelant à son développement dans les secteurs à forte déclivité. Le maître d'ouvrage signale d'importantes contraintes liées à la réglementation et à l'acceptabilité sociale de ce type de transport.

Pour d'autres, requalifier l'A6/A7 ne nécessite pas de reporter le trafic sur une autre infrastructure, mais d'y implanter des transports collectifs suffisamment puissants pour compenser la baisse de capacité routière.

(58) Voir le point 1.3.6

Ils appellent ainsi le maître d'ouvrage à étudier « sérieusement » leurs propositions, dans la mesure où, selon eux, les études réalisées en amont du débat public sont entachées d'un a priori négatif sur les transports collectifs. Pour ces participants, les scénarios étudiés dans les hypothèses sans infrastructure routières présentées par le maître d'ouvrage ne sont pas assez ambitieuses, ne prenant en compte qu'une partie des lignes de TCSP qu'il serait possible de réaliser. Pour plusieurs d'entre eux, il n'est pas acceptable de s'accommoder d'une hausse du trafic routier de 4% à l'horizon 2025 : c'est plutôt une baisse de 10% qu'il faudrait viser. Rappelant que la France est le pays européen comptant le plus de voiries et pourtant le plus embouteillé, ces intervenants appellent à un changement de perspective, donnant la priorité aux transports collectifs. Certains déplorent d'ailleurs que le Grand Lyon prévoie d'investir une forte somme dans un projet routier alors que de nombreux projets prévus au PDU de 1997 (lignes fortes A2, A4, A7, A8) n'ont pas été réalisés, faute de moyens.

Pour le Grand Lyon et le Sytral, les solutions en transports en commun présentées par ces participants sont intéressantes et présentent un grand nombre de convergences avec leurs propres études.

Le Sytral rappelle qu'une grande partie des solutions présentées par les porteurs de projets alternatifs figurent d'ores et déjà dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise. D'autres y sont présentes selon lui sous une forme « alternative » :

- la liaison Tassin/Presqu'île, proposée en site propre via notamment un pont puis un tunnel, et que le Sytral envisage par le biais d'un partage de la voirie, pour des raisons de coût ;
- le renforcement du réseau de surface entre Champagne-au-Mont-d'Or et la Part-Dieu, et entre Alaï et Oullins, prévu sous des modalités différentes ;
- la liaison Brignais/Champlong et la liaison express du Ouest-Sud lyonnais (EOSL), proposées en site propre et que le Sytral prévoit sur les voiries existantes (avec possibilité d'une utilisation de l'Anneau des Sciences par des services express⁽⁵⁹⁾) ;
- la liaison Saint-Paul/Part-Dieu, proposée en site propre via un tunnel et que le Sytral envisage par le biais d'une optimisation de la ligne C3, pour des raisons de coût.

Par ailleurs, d'après le Grand Lyon et le Sytral, certaines propositions ne semblent pas appropriées car elles représenteraient un investissement trop important pour une faible clientèle (liaison ferroviaire ou de métro entre

Perrache et Alaï, tram-train sur l'emprise de la ligne LEOL). D'autres propositions leur paraissent mériter une réflexion plus approfondie (liaison Chaponost/Le Devais/Hôpitaux Sud et partie Sud de la proposition EOSL), même si dans les deux cas un transport de surface lui semble plus adapté qu'un mode lourd. Enfin, Grand Lyon et Sytral conviennent de l'utilité des mesures plus qualitatives proposées par les intervenants, notamment en ce qui concerne les aménagements à destination des modes doux, ou encore la carte unique pour l'ensemble des réseaux de transports en commun.

Pour autant, le maître d'ouvrage, appuyé par le Sytral, conteste l'analyse selon laquelle les mesures proposées suffiraient à se passer du Tronçon Ouest du Périphérique. Pour le Grand Lyon, hormis le secteur des Hôpitaux Sud, l'Ouest lyonnais ne peut guère accueillir de lignes fortes de transports en commun⁽⁶⁰⁾. Il cite ainsi l'étude de trois hypothèses (mise en œuvre de tous les projets prévus au SCoT sans requalification de l'A6/A7, avec requalification de l'A6/A7, avec création supplémentaire de corridors TC lourds). D'après cette étude, ces scénarios produiraient des impacts négatifs sur la congestion, dont pâtiraient également les transports en commun. Il considère que toutes les possibilités ont été explorées en matière de corridors de transport en commun lourds, d'autant que les densités de population sont insuffisantes pour pouvoir multiplier les dessertes par le métro. Il considère enfin que les perspectives de report modal sont limitées, aussi bien concernant les déplacements de périphérie à périphérie (très diffus) que des déplacements sur l'A6/A7 (dont seuls 25% pourraient être reportés selon lui).

Aussi, pour le Grand Lyon et le Sytral, aucun des scénarios alternatifs présentés ne peut suffire seul à atteindre les objectifs de l'agglomération. Aucun ne pourrait d'ailleurs selon eux être mis en œuvre seul sans entraîner des impacts rédhibitoires sur la saturation des voiries.

(59) Voir encadré page 35
(60) Voir le point 1.1.2

1.5 L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE : LE CABINET TTK FORMULE DES RECOMMANDATIONS, DIVERSEMMENT COMMENTÉES

En décembre 2012, la CPDP a reçu plusieurs demandes d'expertises ou d'études complémentaires émanant d'acteurs ayant pris part au débat. Une grande partie de ces participants ont fondé leurs demandes sur le fait que, selon eux, le maître d'ouvrage a insuffisamment étudié les hypothèses basées sur les transports en commun. La multiplicité des demandes étant incompatible avec la réalisation d'une expertise complémentaire dans le périmètre et la durée du débat, la CPDP a retenu les deux principaux arguments évoqués par ces participants. Pour eux, les hypothèses retenues en matière de trafic favorisent de fait les scénarios nécessitant la construction d'une infrastructure routière nouvelle. En outre, les trois hypothèses sans infrastructure routière présentées par le Grand Lyon leur semblent sous-estimer le potentiel des transports collectifs, de sorte que le maître d'ouvrage conclut selon eux trop hâtivement à leur impossibilité⁽⁶¹⁾.

La CPDP a transmis ces demandes à la CNDP qui a décidé, le 9 janvier, de faire procéder à une expertise complémentaire sur :

- « l'identification et l'incidence d'autres hypothèses que celles retenues par le maître d'ouvrage en matière de trafic »
- « l'identification d'études complémentaires à réaliser pour optimiser un scénario sans nouvelle infrastructure routière lourde » (extrait de la décision de la CNDP).

D'autres demandes d'expertise complémentaire ont été formulées, portant notamment sur l'étude comparative du tracé alternatif proposé par certains participants⁽⁶²⁾. Une seule expertise complémentaire pouvant être conduite dans le cadre du débat, la CPDP n'a pu accéder à ces demandes.

Le 6 février 2013, la CNDP a retenu le cabinet d'études TTK pour la réalisation de cette expertise. Le débat a été prolongé jusqu'au 5 avril afin que ses résultats soient débattus à l'occasion d'une nouvelle réunion publique programmée le 18 mars à l'Espace de l'Ouest Lyonnais. Ces résultats ont suscité de nombreuses réactions de la part du maître d'ouvrage et des participants. Rappelant que son travail ne consistait ni en une étude exhaustive ni en une quelconque prise de position sur l'opportunité du projet, le cabinet TTK a présenté ses travaux comme des pistes devant permettre d'enrichir la réflexion sur l'Anneau des Sciences.

Trois grands axes de réflexion sont proposés :

- Enrichir les hypothèses
- Étudier de manière plus détaillée les interactions entre transports et urbanisme
- Approfondir l'approche des transports collectifs à l'Ouest, où existe un réel potentiel en la matière.

1.5.1 Devant l'incertitude des prévisions sur la mobilité, enrichir et diversifier les hypothèses concernant les différents modes de déplacements et les infrastructures

D'une manière générale, TTK recommande au maître d'ouvrage d'ouvrir plus largement ses hypothèses d'études. Les incertitudes sur la mobilité à l'horizon 2030 (évolution de la motorisation des ménages, place des modes doux...) incitent en effet à la prudence dans l'établissement de perspectives. Aussi préconise-t-il les actions suivantes :

- « Les bouleversements en cours rendent les prévisions difficiles et devraient conduire à travailler plutôt sur des fourchettes d'hypothèses de mobilité 2030, avec a minima intégration des tendances constatées entre 1995 et 2006 ;
- si la mise en place d'un péage urbain fait partie des options possibles du maître d'ouvrage pour 2030, les effets de réduction du trafic automobile devraient être intégrés aux hypothèses prospectives de mobilité ;
- des études complémentaires seraient nécessaires pour évaluer la part du transit restant au sein de l'agglomération dans au moins 6 scénarios (avec ou sans Anneau des Sciences, COL, contournement Est court ou long) ;
- les hypothèses de trafic 2030 pour un scénario sans Anneau des Sciences devrait en cohérence être élaborées avec une A45 orientée vers un barreau Sud (Givors) et non plus vers Brignais ;
- les hypothèses de réduction de capacité sur A6/A7 ne devraient pas se limiter à une approche « tout ou rien » mais être diversifiées en fonction des enjeux, avec notamment un premier objectif de réduction de 25% sur l'A7 (boulevard urbain 2x3 voies sur les berges du Rhône), en cohérence avec le profil actuel de l'axe Nord-Sud et qui permettrait d'envisager une première étape de réaménagement sans attendre l'échéance du TOP. »

En effet, plusieurs facteurs sont de nature à faire varier les hypothèses de trafic. Il serait ainsi utile de moduler ces hypothèses en fonction des impacts des différents choix possibles en matière de péages. De même, les choix qui seront pris concernant le trafic de transit auront un effet sur la fréquentation de l'Anneau des Sciences.

(61) Voir les points 1.1.2 et 1.3
(62) Voir point 1.3.5

Concernant le transit, l'expertise complémentaire exclut que la totalité de ce trafic puisse être reportée sur un grand contournement (ce dont convient le maître d'ouvrage). Le cabinet craint par ailleurs que le projet, en induisant un raccourcissement des temps de transport (vers Saint-Étienne notamment), n'entraîne un accroissement du trafic de transit Est-Ouest.

Par ailleurs, l'expertise évoque la possibilité de procéder à court terme à une requalification partielle de l'A6/A7. En effet, l'axe A6/A7 dans Lyon n'est pas homogène, le Nord de Perrache ne se prêtant selon TTK qu'à une requalification modérée. Un traitement différencié de cet axe peut donc être envisagé. Sur les berges du Rhône, le cabinet estime possible une requalification de l'A7 à 2x3 voies ne nécessitant qu'une baisse de 25% du trafic (au lieu de 2x2 voies avec -50% de trafic évoqués par le maître d'ouvrage), à la condition cependant que l'État ait réglé la question du transit.

Commentaires du public et du maître d'ouvrage

Pour certains participants, les incertitudes en matière de mobilité doivent être nuancées : selon eux, le maître d'ouvrage s'inscrit dans des perspectives réalistes, sauf « catastrophe ». De plus, l'enquête se base sur un nombre de déplacements et non sur le nombre de voyageurs.kilomètres. Sur ce dernier paramètre, le maître d'ouvrage précise que ses prévisions sont inférieures à ce que donnerait l'extrapolation des tendances actuelles.

L'hypothèse selon laquelle l'A6/A7 pourrait être requalifiée immédiatement suscite des commentaires très différents. Les participants ayant émis cette proposition au cours du débat y trouvent tout naturellement un soutien. En revanche, le maître d'ouvrage et d'autres participants contestent vivement cette position, qui leur semble irréaliste. Ainsi, TTK mentionne comme condition de réussite de son hypothèse le fait que le contournement de transit soit réalisé, ce qui par définition exclut une requalification immédiate de l'A6/A7. Cette requalification exige que soit préservée la continuité autoroutière, or celle-ci n'existe pas actuellement hors de cet axe (un argument contesté par certains participants, voir préambule sur le transit).

Un débat s'instaure également à propos du potentiel des modes doux. Pour TTK, l'hypothèse du Grand Lyon concernant la part du vélo est certes volontariste (7,5% en 2030 contre 3,9% selon les hypothèses tendanciennes), mais reste inférieure à ce que réalisent dès maintenant des métropoles comparables (Strasbourg ou Karlsruhe par exemple). En outre, le Grand Lyon prévoit un total marche à pied + vélo en 2030 inférieur aux hypothèses

tendanciennes. Aussi le cabinet estime-t-il que le potentiel des modes doux est très sous-estimé, d'autant que les caractéristiques de l'agglomération se prêtent à un très fort développement. Cette position est partagée par plusieurs participants, notamment les associations de promotion du vélo et certains opposants à l'Anneau des Sciences. Pour le Grand Lyon au contraire, la comparaison avec Karlsruhe est infondée dans la mesure où, si la part du vélo y est effectivement plus forte qu'à Lyon, la marche et les transports en commun y sont moins développés. Le périmètre des deux agglomérations n'est en outre pas comparable, ce que réfute TTK.

1.5.2 Tenir compte de l'influence des choix d'urbanisme et d'infrastructures de transports sur l'étalement urbain et les déplacements

L'expertise suggère une modulation plus importante des scénarios en fonction des interactions entre transports et urbanisme. En effet, selon TTK, il n'est pas des plus pertinents de modéliser l'implantation des populations et emplois en 2030 de manière identique pour tous les scénarios. Le cabinet insiste ainsi sur le fait que des choix politiques restent à prendre, qui peuvent entraîner un effet plus ou moins bénéfique en matière d'étalement urbain. Pour lui, le Grand Lyon devrait intégrer les éléments suivants à sa réflexion :

- « Les SCoT et PLU sont un outil nécessaire mais pas suffisant pour structurer un territoire autour de pôles densifiés / renouvelés.
- Une telle densification nécessite des TCSP suffisamment attractifs et des projets urbains suffisamment importants, denses et proches des gares / stations (<1km). Pour cela l'effet de polarisation fort des TCSP avec augmentation de la pression foncière élevée autour des stations joue un rôle essentiel ; a contrario, des projets routiers offrant une accessibilité routière améliorée vers des territoires bien au-delà des centres peuvent étaler la pression foncière sur des espaces très vastes et amoindrir sensiblement cet effet polarisateur.
- Les secteurs tels que l'Ouest lyonnais à accessibilité routière contrainte sont ainsi les secteurs qui présentent le plus de potentiel de stratégies combinées TCSP / densification et où ces stratégies ont le plus de chances de réussir... ou d'échouer en cas d'amélioration en parallèle d'accessibilité routière. »

Si le SCoT propose en effet des moyens de lutter contre l'étalement urbain, ce document ne semble pas suffisant : en la matière, l'expert juge le maître d'ouvrage trop optimiste. Pour TTK, améliorer l'accessibilité sur un territoire étendu, ce que permet notamment une urbanisation

basée sur la voiture, entraîne une pression en faveur de l'étalement urbain sur les marges urbanisables du SCoT. En proposant un gain de 20 minutes dans le secteur des Hôpitaux Sud, l'Anneau des Sciences contribuerait à un tel cas de figure. À l'inverse, une densité importante de TCSP est un facteur essentiel pour favoriser la densification urbaine autour des grands pôles de transports. Seule une rente foncière suffisante permet aux collectivités d'enclencher des opérations de renouvellement urbain, précise le cabinet.

En conclusion, le cabinet TTK attire l'attention des participants sur l'influence du phasage. En effet, l'ordre dans lequel seraient réalisés les différents projets composant l'Anneau des Sciences aurait une influence directe sur l'urbanisme. Il suggère donc d'étudier l'effet d'un scénario dont la première phase résiderait dans le développement des transports en commun, qui ne renforcerait l'accessibilité que sur certains axes bien définis. Dans un tel scénario, le bouclage du périphérique n'interviendrait que dans les phases ultérieures, si tant est qu'il demeure nécessaire.

Commentaires du public et du maître d'ouvrage

Le Grand Lyon précise que les gains d'accessibilité offerts par l'Anneau des Sciences seraient globalement modestes (4 minutes en moyenne), et donc pas de nature à influencer l'implantation des populations ou des activités. Imputer au projet un risque d'étalement urbain accru lui semble donc une erreur. Chez les participants, cet argument trouve ses soutiens comme ses détracteurs. D'autres rappellent que le SCoT lyonnais, ainsi que les SCoTs voisins, définissent des prescriptions fortes en matière de développement centré sur des pôles. Ces schémas commencent déjà selon eux à montrer des signes d'efficacité, aussi ces participants contestent-ils les remarques sur l'insuffisance des dispositifs de planification urbaine. Le Sytral estime également que 90% des populations concernées par le SCoT sont déjà présentes, ce qui limite les marges de manœuvre pour modifier l'agglomération. Un autre participant déclare cependant que certaines communes ont dès maintenant atteint les limites de développement inscrites dans le SCoT, ce qui relativise selon lui la capacité de ce document à maîtriser l'urbanisation.

Certains participants contestent l'idée selon laquelle l'installation d'une station de TC à moins d'1 km des habitations jouerait en faveur d'un habitat plus dense. Ce rayon leur semble en effet supérieur à la distance maximale que les habitants peuvent parcourir à pied.

1.5.3 Les solutions en transports en commun : tenir compte du réel potentiel de l'Ouest et approfondir les études

Le cabinet TTK a analysé les scénarios sans infrastructure routière étudiés par le maître d'ouvrage :

- mise en œuvre des projets de transport prévus au SCoT ;
- mobilisation du réseau routier existant en faveur des transports collectifs ;
- recherche de nouveaux corridors de transports collectifs, en plus de ceux prévus au SCoT.

Pour le cabinet, si l'hypothèse 1 paraît trop peu différenciée du scénario de référence pour permettre une analyse poussée, l'hypothèse 2 semble mériter d'être retravaillée en intégrant la possibilité de mettre en place des tramways en site propre. Enfin, il propose de reprendre l'hypothèse 3 en intégrant au calcul des notions d'évaporation de trafic, d'accroissement du report modal et d'interactions entre transport et urbanisme. Par ailleurs, il considère que le manque d'efficacité (y compris) financière des transports en commun n'est pas une fatalité, mais résulte en partie de choix politiques (prix du billet unique, monopole de la SNCF sur les TER, manque d'intégration tarifaire).

De manière générale, le cabinet juge que l'Ouest est en mesure d'accueillir des lignes de transports en commun lourds. La densité de population y est supérieure à celle de l'Est, où passe pourtant le tramway T3.

Par ailleurs, il est possible que les projets cités en accompagnement de l'Anneau des Sciences puissent être réalisés indépendamment de celui-ci. Si les projets de transports collectifs et de densification urbaine étaient réalisés préalablement à l'infrastructure routière, les effets potentiels de cette dernière sur l'étalement urbain pourraient alors, selon l'expert, être limités.

D'après l'expertise, des pistes de développement des transports collectifs existent. TTK propose d'étudier les solutions suivantes :

- « Un renforcement de l'attractivité du tram-train : urgence de l'intégration tarifaire, maillage centre-ville, 4^e branche Craponne (ou desserte tramway), rattachement BHNS depuis Tassin ;
- Une étude comparative de desserte du secteur Hôpitaux Sud ouverte à une option tramway Perrache - St-Genis-Laval (Brignais) en alternative au prolongement du métro B ;
- Une étude intégrée transport / urbanisme d'un boulevard urbain support d'urbanisation le long de la D342 en lien avec une ligne tramway (ou BHNS) en rocade Pierre-Bénite -Gorge de Loup ;

• Une étude de desserte en mode lourd de Ste-Foy-les-Lyon : le tracé A2 étant mal adapté au tramway, une desserte tramway complémentaire à A2 pourrait moyennant 2 sections en tunnel connecter Confluence et Gorge de Loup ;

• L'agglomération lyonnaise : l'une des seules grandes agglomérations (1,3 million d'habitants) d'un pays Ouest-européen ne disposant pas de RER : une étude comparant les effets structurants sur l'urbanisme et les déplacements à 20 ans de l'Anneau des Sciences avec un projet RER Perrache - Bellecour - Part-Dieu apporterait des enseignements précieux. »

TTK conclut à la possibilité de gagner 5% de part modale pour les transports en commun, ce qu'il juge non négligeable pour apprécier l'opportunité du projet. De là résulte l'intérêt selon lui d'étudier l'effet de politiques contrastées. Les hypothèses 2 et 3 devraient être ainsi retravaillées, et comparées avec les effets du projet en termes de coût d'investissement, de besoin de subvention, de trafics, d'émissions de gaz à effet de serre.

Commentaires du public et du maître d'ouvrage

Le Sytral conteste l'idée selon laquelle l'Ouest ne présenterait pas de spécificité freinant le développement des transports collectifs. La topographie en est une, de même que la densité de population. En effet, selon le syndicat des transports, la comparaison avec l'Est ne doit pas se baser sur des données générales à l'échelle des communes mais plutôt sur des densités au kilomètre de ligne. Le Sytral réaffirme que l'extension du réseau des transports collectifs ne peut que creuser leur déficit, l'utilisateur ne payant pas le coût réel du transport. Au contraire, pour certains participants, les problèmes d'insertion urbaine ou topographique ne doivent pas être un prétexte pour cesser la réflexion, mais doivent au contraire amener à des solutions imaginatives.

L'hypothèse d'un tramway sur la RD342 accompagné de la construction d'un front bâti est contestée par plusieurs participants, qui soulignent la difficulté de supprimer de l'espace pour les automobiles, la présence de maisons individuelles qu'il faudrait alors exproprier, ou la proximité du tram-train avec qui un tel tramway risquerait de « doubler » (un participant juge qu'un bus à haut niveau de service serait plus approprié). TTK convient de la difficulté de densifier les constructions le long de la RD342, mais considère qu'il s'agit d'un axe approprié pour un TC lourd, d'autant qu'il est bien relié aux lignes de métro (D au Nord, B au Sud).

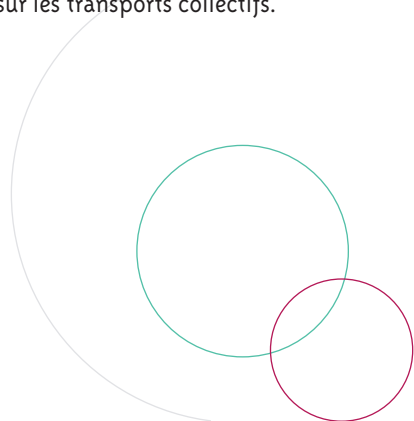
Le Grand Lyon et d'autres participants contestent la faisabilité de certains projets évoqués dans les solutions alternatives et repris dans l'expertise complémentaire, par exemple le lien entre Perrache et Part-Dieu qui aurait déjà été étudié par l'État, et rejeté au vu de ses handicaps (trop cher, non « phasable », remplaçable par d'autres scénarios moins onéreux).

Le maître d'ouvrage considère que les pistes évoquées ont déjà été étudiées par le Grand Lyon, et que ces études ont montré l'impossibilité de telles solutions. Dès lors, une approche multimodale lui semble plus réaliste qu'une volonté de reconstruire la ville autour du tram-train (d'autant que la question des transports n'est pas le seul aspect à prendre en considération dans l'aménagement urbain).

Ainsi, les nombreux commentaires entendus par la CPDP au sujet de l'expertise complémentaire sont dans une large mesure corrélés aux positions des différents acteurs sur l'opportunité du projet. Qu'ils soutiennent l'Anneau des Sciences ou s'y opposent, les participants trouvent en effet dans cette étude une confirmation de leurs arguments.

Les soutiens du projet soulignent ainsi les limites méthodologiques de l'expertise, voire la méconnaissance du territoire par ses auteurs. Ils indiquent que les propositions soulevées dans cette étude poseraient, si elles étaient mises en œuvre, d'importants problèmes d'insertion urbaine (lignes TCSP sur la Presqu'île par exemple). De plus, l'idée selon laquelle un déclassement immédiat d'une partie de l'A6/A7 serait possible (sous réserve d'une solution de l'État au problème du transit) est contestée. Ces critiques ont été parfois vives, certains voyant dans cette étude une contribution en faveur des porteurs de solutions alternatives et non une expertise neutre.

À l'inverse, les opposants au projet saluent le travail effectué par le cabinet, qui montre selon eux que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié les hypothèses basées sur les transports collectifs.



Le débat public a vu s'exprimer des positions opposées sur l'Anneau des Sciences, ou plus précisément sur la composante routière du projet. Si un certain nombre d'objectifs sont globalement partagés, le désaccord principal réside ainsi dans la nécessité pour y répondre de construire le Tronçon Ouest du Périphérique. Indispensable pour les uns, cette infrastructure pourrait selon d'autres être remplacée par des projets ambitieux de transports collectifs.

Plusieurs fois au cours du débat, des participants ont critiqué un certain manque de dialogue de la part du maître d'ouvrage, estimant que celui-ci se posait exclusivement en défenseur de son projet et rejetait les arguments contradictoires. Ces critiques se sont trouvées renforcées, selon leurs auteurs, par les déclarations de représentants du Grand Lyon affirmant leur engagement à réaliser le projet et leur refus d'envisager une alternative. Ces participants ont également regretté que lors de la réunion de clôture, le maître d'ouvrage rappelle ses arguments en faveur de l'Anneau des Sciences au lieu de présenter les enseignements qu'il aurait pu tirer du débat public. Bien que ces participants aient salué la bonne tenue du débat, adressant à ce sujet leurs félicitations à la CPDP, ils se sont donc plusieurs fois interrogés sur son utilité dans la mesure où la décision leur semblait entérinée d'avance. Pour le Grand Lyon, les opposants au projet ont à l'inverse fait preuve d'une méfiance exagérée, refusant d'accepter des arguments selon lui incontestables d'un point de vue technique. Cette difficulté à établir un dialogue peut expliquer que les positions du maître d'ouvrage comme des différents acteurs aient très faiblement varié au cours du débat. Dès le début, des positions favorables ou opposées au projet se sont dessinées. Si elles se sont nourries des nombreux arguments échangés pendant ces cinq mois, elles n'ont cependant pas fondamentalement évolué.

Dans les trois mois qui viennent, le Grand Lyon devra, par un acte motivé (une délibération en l'occurrence) indiquer les suites qu'il entend donner à son projet au regard des enseignements du débat public. Il devra également préciser les mesures qu'il prévoit en réponse aux enseignements du débat et, s'il décide de poursuivre le projet, annoncer de quelle manière il entend assurer l'information et la participation du public tout au long de son élaboration.

Sur ce dernier point, le Grand Lyon a évoqué lors de la réunion de clôture un certain nombre de modalités de concertation qui pourraient être mises en œuvre :

- charte d'information et de participation ;
- équipe de garants du débat public, « pluridisciplinaires » ;
- site internet dédié au projet, lieu de ressources et d'expression ;
- groupe de concertation sur le projet, comité scientifique et technique sur les aspects environnementaux ;
- réunions publiques et ateliers sur des enjeux thématiques et territoriaux.

Une participante a également demandé que soit mis en place un comité de pilotage regroupant les principaux acteurs du débat public.

Quoi qu'il en soit, à l'heure de présenter dans ce compte-rendu les enseignements du débat public, il convient de rappeler que la fin de ces cinq mois d'échanges ne doit aucunement signifier la clôture du dialogue, tant les attentes et les questions restent nombreuses en ce qui concerne les transports dans l'agglomération lyonnaise.



2 L'ORGANISATION, L'ANIMATION DU DÉBAT ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

2.1 LA PRÉPARATION ET L'ORGANISATION DU DÉBAT

2.1.1 La saisine et les décisions de la Commission nationale du débat public

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie, par un courrier⁽¹⁾ en date du 2 mars 2012, signé conjointement par les présidents du Conseil général du Rhône et du Grand Lyon, du projet d'Anneau des Sciences.

Lors de la séance du 4 avril 2012 (décision n°2012/12/TOPAS/1)⁽²⁾, considérant que :

- le projet de bouclage du périphérique de Lyon, visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'État le contournement autoroutier de l'agglomération, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet pour l'amélioration des mobilités internes de l'agglomération sont importants,
- les impacts du projet sur l'environnement, susceptibles d'aggraver les risques d'inondation et les risques technologiques et de porter atteinte à la préservation des milieux naturels, sont significatifs,

la Commission nationale du débat public a décidé que le projet de bouclage du périphérique du Lyon dénommé « Anneau des Sciences » devait faire l'objet d'un débat public, dont elle a confié l'animation à une commission particulière.

La CNDP a nommé, lors de la même séance, Philippe Marzolf à la présidence de la Commission particulière du débat public chargée d'organiser ce débat (CPDP) (décision n°2012/13/TOPAS/2)⁽³⁾ et sur sa proposition, les 4 membres de la Commission (décision n°2012/14/TOPAS/3)⁽⁴⁾ :

- M. Jean-Stéphane DEVISSE
- M. Jean-Paul PUYFAUCHER
- M^{me} Chantal SAYARET
- M^{me} Cécile VALVERDE

Les membres de la Commission particulière se sont engagés à respecter le code d'éthique et de déontologie mis en place par la CNDP (indépendance, devoir de neutralité et de réserve)⁽⁵⁾.



(1) Cf. Annexe 1.1
(2) Cf. Annexe 1.2
(3) Cf. Annexe 1.3
(4) Cf. Annexe 1.4
(5) Cf. Annexe 1.8

2.1.2 La préparation du débat

2.1.2.1. L'organisation de la Commission particulière

Les membres de la CPDP

De gauche à droite :

Jean-Paul Puyfaucher, Chantal Sayaret, Philippe Marzolf, Cécile Valverde, Jean-Stéphane Devisse



Philippe Marzolf, président

Vice-président de la CNDP (jusqu'à fin février 2013)

Jean-Stéphane Devisse

Ancien directeur des programmes pour le WWF France, directeur associé de Médiation Environnement, membre de la CNDP (jusqu'à fin février 2013)

Jean-Paul Puyfaucher

Ingénieur des travaux publics, retraité, commissaire-enquêteur

Chantal Sayaret

Juriste, de 1995 à 2008 adjoint au maire du Havre et vice-présidente de l'agglomération

Cécile Valverde

Vice-présidente du Conseil de développement de l'agglomération toulousaine, inspectrice de l'enseignement agricole de 1999 à 2006, adjointe au maire d'Auzerville de 1995 à 2001.

Le secrétariat général

Le secrétariat général a été confié à l'agence Entrée de jeu, qui a mis en place une équipe composée de :

- Dominique de Lauzières (secrétaire générale)
- Florence Hérubel (secrétaire générale adjointe)
- David Prothais (chargé de mission internet)
- Romain Lacuisse (rédacteur)
- Jeanne-Lise Massies (webmaster)
- Marie-Bénédicte Toulouze (graphiste)
- Agence Plus de Sens (relations presse)

La présence d'une équipe intégrée a permis d'assurer en interne des missions souvent externalisées. Ce choix a permis un gain de temps important dans le démarrage et la réalisation des missions, des dépenses mieux maîtrisées car globalisées, un partage des informations optimisé ainsi qu'une plus grande réactivité des équipes au cours du débat.

Les bureaux de la Commission ont été installés dans des locaux situés au 203 rue Garibaldi - Lyon 3^e, à compter du 1^{er} avril 2012.

Dans la phase de préparation du débat, le secrétariat général a assuré les missions suivantes :

- Organisation des réunions internes CPDP et des réunions CPDP/maître d'ouvrage
- Organisation des rencontres avec les acteurs
- Élaboration du site internet du débat (ouverture le 10 novembre 2012)
- Ouverture d'une consultation sur internet en amont du débat public (entre le 27 août et le 21 septembre 2012)
- Assistance à la passation des contrats de prestations (élaboration des cahiers des charges des marchés d'assistance à la CPDP : Outils internet, Captation, réalisation et mise en ligne de vidéos, Logistique des réunions publiques, Impression des documents du débat, Diffusion des documents du débat, Enquête de notoriété)
- Mise en place de la stratégie de relations presse
- Élaboration d'un plan de communication sur le débat et de diffusion de l'information
- Préparation des documents et supports pour l'ouverture du débat (Journal spécial du débat n°1, exposition, tracts, affiches...)

Prestataires retenus par la Commission⁽⁶⁾

Logistique des réunions publiques

CDV Evénements

Documents et supports

Impression et fabrication des documents du débat
Lamazière Imprimeur

Diffusion des documents du débat
CDV Evénements

Site internet

Outils internet
Armadiyo

Captation, réalisation et mise en ligne de vidéos
Garage Productions

Hébergement et maintenance du site
Aléaur

Sondage et évaluation du débat

Nova 7

(6) Les prestataires de la CPDP ont été retenus dans le cadre de marchés publics conclus avec le maître d'ouvrage

2.1.2.2. La préparation du débat avec le maître d'ouvrage

De mai à fin octobre 2012, 12 réunions ont été organisées avec le Grand Lyon⁽⁷⁾.

Ces réunions ont permis à la CPDP de s'assurer que le dossier du maître d'ouvrage comporterait tous les éléments d'information nécessaires à une bonne compréhension du projet par le public. Elles ont également servi à échanger sur la perception des enjeux du débat par les acteurs que la CPDP a rencontrés et sur les intentions d'organisation du débat par la CPDP.

Le dossier et sa synthèse ont été transmis le 21 septembre 2012 à la CNDP par le président de la Communauté urbaine de Lyon.

Par ailleurs, le Grand Lyon a organisé le 12 septembre 2012 une visite de terrain qui a permis aux membres de la Commission particulière de mieux appréhender le territoire concerné par le projet, notamment les emplacements envisagés pour les différents échangeurs.

2.1.2.3. La préparation du débat avec les acteurs

Dès les premiers mois de préparation du débat, les membres de la Commission ont rencontré une diversité d'acteurs représentant des institutions et organismes divers concernés par le projet (collectivités, associations, organismes socio-économiques, services décentralisés de l'État etc.), afin de les informer du débat, des questions et des problématiques que pose le projet et réfléchir aux modalités d'information et de participation optimales pour répondre à leurs attentes.

Ainsi, d'avril à fin septembre 2012, les membres de la CPDP ont rencontré en entretiens individuels plus de 80 acteurs⁽⁸⁾ (ces échanges sont restés au sein de la CPDP, afin que tous les membres aient le même niveau d'information).

Afin de préparer au mieux ces entretiens les acteurs ont été invités à remplir un questionnaire⁽⁹⁾, portant notamment sur leurs attentes vis-à-vis du dossier du débat et les moyens de communication qu'ils pouvaient proposer de mettre en œuvre afin de diffuser les informations relatives au débat, ainsi que les questions et les thèmes qu'ils voulaient voir abordés aux cours du débat.

Le 24 septembre 2012, la CPDP a organisé une réunion de concertation, à l'Espace de la Tête d'Or, rassemblant une grande partie des acteurs rencontrés (environ 70 participants), qui a permis de présenter le projet de modalités d'organisation du débat et d'échanger avec les acteurs, avant de proposer ces modalités à la CNDP.

2.1.2.4. La consultation du grand public sur internet, en amont du débat

Une consultation du public a été ouverte sur le site internet du débat du 27 août au 21 septembre 2012. Elle a permis de faire émerger les thèmes que les internautes souhaitaient voir aborder pendant le débat. 166 propositions ont été formulées par des internautes. Sur cette base, 247 personnes ont ensuite indiqué les thèmes qui leur semblaient les plus importants⁽¹⁰⁾.

2.1.3 L'organisation du débat

Le croisement des rencontres avec les acteurs et de la consultation sur internet a permis à la Commission de concevoir les modalités d'organisation du débat et de choisir les thèmes les plus à même de répondre aux interrogations et aux attentes du public.

Lors de la séance du 7 novembre 2012 (décision n°2012/61/TOPAS/4)⁽¹¹⁾, la CNDP a approuvé les modalités du débat et a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le débat public, initialement prévu du 10 novembre 2012 au 28 février 2013 a été prolongé jusqu'au 5 avril (séance du 6 février 2013, décision n°2013/19/TOPAS/6)⁽¹²⁾.

2.1.3.1. Le choix des thèmes du débat et ses modalités

Les questions auxquelles le débat doit répondre :

- 1. Quels sont les enjeux et les besoins en déplacement et en aménagement urbain de l'Ouest lyonnais à l'horizon 2030 ?**
- 2. Le projet répond-il à ces besoins et enjeux ? À quelles conditions ?**
- 3. Y a-t-il des solutions alternatives ou complémentaires au projet ?**

Les principaux thèmes du débat public

4. L'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030

- Les tendances d'évolutions des différentes fonctions de la ville (emplois, loisirs...)
- Les comportements vis-à-vis des différents moyens de transport
- Les perspectives énergétiques et de mobilité

5. Les impacts des transports sur la santé et l'environnement

- Les impacts sur la santé
- Les impacts globaux sur l'environnement (gaz à effet de serre, Facteur 4, bilan carbone)
- Les impacts locaux de l'infrastructure (bruit, biodiversité, continuité et fonctionnalités écologique et hydraulique)

(7) Cf. Annexe 1.09

(8) Cf. Annexe 1.10

(9) Cf. Annexe 1.11

(10) Cf. Annexe 1.12

(11) Cf. annexe 1.5

(12) Cf. annexe 1.7

6. Les solutions alternatives ou complémentaires

- Les solutions étudiées par le maître d'ouvrage
- Les solutions proposées par les porteurs de projets alternatifs ou complémentaires

7. Les aspects financiers

- Les modes de financement des infrastructures routières et des transports collectifs
- Le financement de l'Anneau des Sciences
- La gouvernance des transports

2.1.3.2. Les modalités du débat

» Un site internet

Un site internet, conçu comme un lieu de débat à part entière, permettant tout au long du débat de diffuser une information permanente.

Il a été organisé afin que le public puisse poser des questions à la Commission et au maître d'ouvrage et donner son avis⁽¹³⁾.

» Des réunions publiques

Pour permettre de dialoguer directement avec le maître d'ouvrage et les autres participants. Le calendrier a été conçu pour apporter un éclairage varié et approfondi sur les différents enjeux du projet, abordés de manière progressive :

Les questionnements généraux

1 réunion d'ouverture et 1 réunion d'approfondissement, pour débattre du projet et de son contexte, et aborder la problématique du transit.

Les aspects thématiques

2 réunions et 2 ateliers thématiques, (dont l'un s'est déroulé en deux temps), pour aborder plus spécifiquement les différents enjeux du projet. Divers experts ont apporté des éclairages sur chacun des sujets, pour permettre au public de monter en connaissance.

Les enjeux locaux

5 réunions territoriales, pour permettre aux habitants et aux acteurs de débattre des aspects plus locaux du projet et faire émerger les besoins du territoire.

Ces réunions ont été organisées dans des sites choisis en fonction de l'emplacement prévu pour les différents échangeurs, afin d'évaluer au mieux les conséquences du projet sur les territoires concernés.

En cours de débat est apparue la nécessité d'organiser une réunion territoriale supplémentaire à Bron, dans l'Est de l'agglomération, afin d'évoquer les conséquences du projet sur le boulevard Laurent Bonnevey et la Rocade Est.

Des auditions publiques

Une audition publique organisée le 5 février 2012 à l'Espace de l'Ouest Lyonnais a permis à certains acteurs de présenter plus en détail leurs positions et de répondre aux questions du public et de la Commission.

L'étude complémentaire commanditée par la CNDP⁽¹⁴⁾ a été présentée au public lors d'une audition le 18 mars 2013, à l'Espace de l'Ouest Lyonnais.

La réunion de clôture a permis de faire la synthèse des enseignements de la CPDP, du maître d'ouvrage, du public et des acteurs.

(13) Cf. p. 49

(14) Cf. 2.1.4., p. 48

Date de Réunion	Thématique	Salle
Réunion d'ouverture		
29 novembre 2012	Le projet et son contexte, la problématique du transit Présentation du débat par la CPDP Présentation du projet par le maître d'ouvrage Présentation des problématiques de transit et des projets d'infrastructures de l'État dans la région.	Lyon - Confluence La Sucrière
Réunion d'approfondissement		
4 décembre 2012	Le projet et son contexte (suite) La priorité a été accordée à l'expression de questions, afin d'aboutir à une compréhension plus fine du projet, de ses enjeux et de son contexte, notamment à travers sa place dans les différents schémas et plans d'aménagement.	Lyon - Confluence La Sucrière
Réunions et ateliers thématiques		
11 décembre 2012	L'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon	Lyon - Université Lyon III Auditorium Malraux
13 décembre 2012	Les impacts des transports sur la santé et l'environnement Impacts sur la santé Impacts globaux sur l'environnement Impacts locaux de l'infrastructure	Lyon - Université Lyon III Auditorium Malraux
5 et 18 décembre	Les solutions alternatives ou complémentaires (en 2 parties) 1 ^{re} partie : les solutions alternatives « transports en commun » 2 ^e partie : remarques sur les solutions présentées à la 1 ^{re} réunion ; les 2 solutions du Grand Lyon et autres solutions routières.	Lyon 5 Espace de l'Ouest Lyonnais
17 décembre 2012	Les aspects financiers Les modes de financement des infrastructures routières et de transport collectif Le financement de l'Anneau des Sciences La gouvernance des transports	Lyon 5 Espace de l'Ouest Lyonnais
Réunions territoriales		
10 janvier 2013	Entrée Nord-Ouest de Lyon	Tassin-la-Demi-Lune L'Atrium
17 janvier 2013	Entrée Sud-Ouest de Lyon	Pierre Bénite Hôpitaux Sud - Amphi I
24 janvier 2013	Requalification de l'autoroute A6/A7	Lyon - Confluence La Sucrière
31 janvier 2013	Entrée Sud de Lyon	Irigny La Pastorale
20 février 2013	Conséquences du projet sur le boulevard Laurent Bonnevey et la rocade Est	Bron Espace Camus
Auditions publiques		
5 février 2013	Auditions d'acteurs	Lyon 5 Espace de l'Ouest Lyonnais
18 mars 2013	Restitution de l'expertise complémentaire	Lyon 5 Espace de l'Ouest Lyonnais
Réunion de clôture		
21 mars 2013	Les enseignements du débat public	Lyon - Confluence La Sucrière

Pour assurer la diffusion la plus large, la Commission a souhaité que toutes les réunions soient diffusées en direct sur le site internet du débat, à l'exception de l'audition publique du 5 février, retransmise en différé. Les internautes avaient la possibilité de poser des questions, qui ont été dans la mesure du possible relayées en direct pendant la réunion.

Les réunions ont été organisées de 19h30 à 22h30, les ateliers et les auditions de 14h30 à 17h30.

D'autres réunions d'information ont été organisées par des collectivités, en présence de la CPDP et du maître d'ouvrage⁽¹⁵⁾.

(15) Cf. 2.3.5, p. 62

2.1.4 L'expertise complémentaire

La CPDP a reçu une dizaine de demandes d'expertises ou d'études complémentaires émanant d'acteurs ayant pris part au débat :

- Sauvegarde de la Vallée de Francheville, en date du 2 décembre 2012
- CADO (Changer pour Améliorer les Déplacements à Oullins), en date du 3 décembre 2012
- FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), en date du 3 décembre 2012
- Europe Écologie Les Verts, en date du 3 décembre 2012
- Stop au TOP, en date du 3 décembre 2012
- Lyon Métro Transports Publics, en date du 30 novembre 2012
- AGUPE (Association Générale d'Urbanisme et de Protection de l'Environnement), en date du 4 décembre 2012
- Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais - en date du 2 décembre 2012
- SECAC (Sauvegarde Environnement Colline Aqueducs Chaponost), en date du 3 décembre 2012
- Saint Genis Sud, en date du 3 décembre 2012

Le Parti communiste français s'est également associé à ces demandes (courrier en date du 13 janvier 2013).

Le 7 janvier 2013 le président de la Commission particulière a transmis à la CNDP, avec avis favorable, la demande d'expertise complémentaire indépendante formulée par les acteurs.

La CNDP a décidé, en sa séance du 9 janvier 2013 de commanditer une expertise complémentaire (décision n°2013/09/TOPAS/5)⁽¹⁶⁾ portant sur :

- **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 ? Aurait-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 ?**

Lors de la séance du 6 février 2013, la CNDP :

- a retenu l'agence TTK pour la réalisation de cette étude
- a décidé de prolonger le délai du débat jusqu'au 5 avril 2013⁽¹⁷⁾, considérant que les résultats de l'expertise complémentaire ne pourraient être communiqués au public qu'après le 15 mars 2013.

Les résultats ont été publiés sur le site internet le 15 mars et présenté au public lors d'une audition le 18 mars 2013.

Par ailleurs, la mairie d'Oullins a fait, par un courrier en date du 22 janvier 2013, la demande d'une étude par un cabinet d'experts de la proposition de scénario soutenu par la ville. Cette demande ne pouvant aboutir dans le temps du débat public, le maître d'ouvrage s'est engagé néanmoins à réaliser une étude qui a été rendue publique sur le site internet du débat le 15 mars 2013.

2.2 L'INFORMATION DU PUBLIC

2.2.1. Les actions de communication

2.2.1.1. Les supports de communication

Au cours de la phase de préparation du débat la Commission a élaboré des supports de communication afin d'informer de la tenue du débat public, ses modalités et son calendrier ainsi que des moyens de participation du public. Le maître d'ouvrage a réalisé des supports afin d'informer le public de la teneur du projet.

» Les documents et les supports d'information de la CPDP

3 numéros spéciaux du journal du débat imprimés, pour présenter le cadre du débat, annoncer ses différentes phases et restituer le contenu des réunions publiques ainsi que l'avancée des échanges.



Le journal spécial du débat n°1 (tirage 7500 ex.)

Document de 6 pages de format A4 destiné à présenter le débat, les modalités d'organisation, les moyens d'information et de participation, le calendrier des réunions publiques. Il comportait en outre une carte T, permettant de s'inscrire à la liste de diffusion.

(16) Cf. Annexe 1.5
(17) Cf. Annexe 1.7

» Les outils d'information du public

La CPDP s'est attachée à faciliter l'appréhension du projet et du débat lui-même à travers l'usage de différents outils : le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse pouvaient être téléchargés et consultés directement en ligne. Les études complémentaires du maître d'ouvrage ainsi que celles émanant d'autres organismes, ainsi que l'expertise complémentaire mandatée par la CNDP, étaient également disponibles en téléchargement. Les journaux du débat (numéros spéciaux imprimés et numéros électroniques) étaient accessibles en ligne, tout comme les deux interviews vidéos des membres de la CPDP (présentation du débat et enseignements à mi-débat). Une carte interactive offrait la possibilité de repérer rapidement les différentes réunions publiques et leurs informations pratiques.

Les documents du débat mis à disposition sur le site internet

- Présentation du débat et de son organisation
- Les documents de la CPDP (journaux du débat, numéros spéciaux et lettres électroniques, vidéos de la CPDP)
- Les documents du maître d'ouvrage (dossier du débat et sa synthèse, synthèses des principales études)
- Archives de toutes les réunions publiques (retranscription, synthèses, enseignements, archives vidéo, supports de présentation des intervenants)
- Cahiers d'acteurs, contributions et délibérations
- Rapport de l'expertise complémentaire

Par ailleurs, la CPDP a mis à disposition du public, de manière régulière, les enseignements qu'elle a tirés des réunions publiques, des réunions d'informations et des espaces d'expression. Les enseignements publiés étaient ouverts aux commentaires et ont nourri la CPDP dans la rédaction de son compte-rendu.

La CPDP a animé une page Facebook du débat public, qui a été suivie par 302 personnes, et qui relayait l'information du débat en invitant les abonnés à visiter son site internet sans être toutefois un lieu de débat :

facebook.com/debatpublic.anneau.top

Elle a été mise en place dans l'objectif de toucher un public diversifié, en complément des moyens de communications traditionnels. Le « post » le plus vu a été celui annonçant le lancement du débat : 1207 personnes l'ont vu durant les 28 premiers jours de sa publication.

Enfin, toutes les réunions publiques (à l'exception de l'audition du 5 février, retransmise en différé) ont été retransmises en direct sur internet. Un espace Vimeo a été créé afin d'ouvrir l'accès à leurs enregistrements vidéos en ligne. Les archives des réunions (vidéos, verbatim, synthèses et supports de présentation) ont été mises en lignes régulièrement après chaque réunion.

Ce compte-rendu et le bilan du débat ont été publiés à la suite du débat pour que ses enseignements en soient le plus largement diffusés.

» Les outils de participation du public

Au-delà de ces moyens d'information, la CPDP a mis en œuvre divers outils de participation du public afin de favoriser non seulement l'expression des divers points de vue, mais aussi la discussion entre les internautes :

- les avis publiés sur le forum, les réponses du maître d'ouvrage, les contributions, cahiers d'acteurs et délibérations, ainsi que les enseignements des réunions publiques et des espaces de discussion étaient ouverts aux commentaires.
- Les internautes avaient également la possibilité d'envoyer leurs questions durant la retransmission en direct des réunions publiques, afin que celles-ci soient relayées en salle.
- À l'occasion de chacune des réunions publiques, les participants se voyaient proposer d'enregistrer des avis vidéo, mis en ligne par la suite sur le site internet du débat. Les vidéos ont été réalisées par une équipe en binôme, dans un petit studio mobile installé dans le hall d'entrée des salles accueillant les réunions publiques. Au total 107 avis vidéo ont été enregistrés.

Devant le succès qu'a connu ce dispositif interactif (près de 1600 messages publiés sur le site, dont 1479 dans les espaces d'expression), plusieurs instruments ont été mis en place pour en faciliter l'exploration et l'utilisation :

- un ordre d'affichage des messages anté-chronologique,
- un classement des avis et questions-réponses par grandes catégories et thèmes,
- un moteur de recherche par numéro d'avis et de questions, par nom et par mot-clé,
- des enseignements bimensuels des espaces d'expression, faisant la synthèse des interventions des internautes.

Le site internet du débat a reçu 36 360 visites (du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013)⁽¹⁹⁾.



(19) Cf. 2.3

» Les listes de diffusion

Le public avait à disposition différents moyens d'inscription aux listes de diffusion :

- Cartes T : 24 retours, dont 22 demandes d'inscription à la liste de diffusion par courrier.
- Formulaire d'inscription via le site internet : 1276 inscrits par mail, 42 par courrier

En fin de débat, les listes de diffusion comptaient :

- diffusion par mail :

Le choix proposé au public de recevoir les documents au format informatique s'inscrit dans une recherche de solutions qui permettent la dématérialisation des documents afin de limiter les impressions et la consommation de papier. Le nombre d'inscrits à la liste de diffusion a régulièrement progressé, 808 au lancement du débat, 1276 en fin de débat.

- diffusion par courrier :

Le fichier, comportant 524 contacts en fin de débat, est composé de :

- acteurs du débat : élus, institutionnels, associations, acteurs socio-économiques rencontrés préalablement ou étant intervenus au cours du débat, services de l'État
- personnes qui ont souhaité s'abonner à l'actualité du débat (cartes T, par internet, par téléphone)
- mairies, communautés de communes...
- maître d'ouvrage et CPDP

» Les documents du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage (128 pages) présente le contexte, l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet (tirage : 1500 exemplaires)



3 parties développement
l'argumentaire du maître
d'ouvrage :

- Contexte, enjeux & objectifs
- Un projet multimodal au service d'une ambition urbaine
- Évaluation multicritère de l'Anneau des Sciences et du Scénario rocade

Il était accompagné d'une synthèse de 16 pages destinée à une diffusion plus large (tirage : 7500 ex.)

Les études réalisées pour élaborer le projet citées en références

ont été mises en ligne sur le site du débat (synthèses) et étaient consultables dans les bureaux de la CPDP (études complètes).

2.2.1.2. Une campagne de communication

Un certain nombre d'actions a été mis en œuvre afin d'informer le public de la tenue du débat dans la région et lui apporter les éléments indispensables pour se forger une opinion éclairée.

» Avant les premières réunions

Une importante campagne a été mise en place durant la quinzaine précédant l'ouverture du débat, afin d'informer le public de la tenue du débat et ses objectifs.

Le Journal numéro spécial du débat n°1, ainsi que la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, ont été adressés par courrier à 448 acteurs identifiés. Ce fichier a été constitué à partir des informations transmises par le maître d'ouvrage complété par de celles recueillies par la CPDP lors de la phase préparatoire.

Les mairies de l'agglomération lyonnaise mais également des territoires limitrophes ont été sensibilisées au débat. Ainsi 239 communes ont reçues des documents d'information (3 affiches A3 génériques par commune et une centaine de dépliants, disposés dans un présentoir). La majorité a fait l'objet d'une diffusion par dépôt avec remise à l'accueil. Les communes les plus éloignées ont été desservies par des envois postaux individualisés. Des réapprovisionnements ont été effectués en fonction des demandes.



La semaine précédant la réunion d'ouverture, une vaste opération de tractage⁽²⁰⁾ a permis de distribuer 50 000 dépliants dans des points ciblés.

Afin de limiter les coûts du débat, la Commission n'a pas souhaité mettre en place une diffusion en boîtes aux lettres, ce dispositif étant très onéreux et ayant souvent rencontré de nombreux problèmes de fiabilité lors d'autres débats publics, elle a préféré privilégier, pour un moindre coût, d'autres moyens d'information (affichage, insertions presse...).

(20) Cf. Annexe 1.13

» Pendant toute la durée du débat

Avant chaque réunion publique, des affiches A4 ont été placées chez les commerçants à proximité des salles accueillant les réunions (500 affiches pour chaque réunion) et des dépliants (entre 1500 et 3000) ont été distribués.



Une exposition (6 jeux), comprenant 7 panneaux présentant les modalités du débat et le projet (3 panneaux rédigés par la CPDP, 4 panneaux rédigés par le maître d'ouvrage) a circulé tout au long du débat. Un jeu permanent a été installé dans les bureaux de la CPDP, un autre au Grand Lyon, une exposition a été installée dans le hall de chaque salle avant les réunions publiques et 3 jeux itinérants ont été placés dans les communes concernées et des lieux de passage pendant deux ou trois semaines⁽²¹⁾.



À noter que de nombreuses mairies ont refusé l'installation de l'exposition jugée trop grande.

» Les envois électroniques

Au total 15 numéros du journal du débat ont été envoyés entre le 9 novembre 2012 et le 28 mars aux personnes ayant souhaité s'abonner à l'actualité du débat.

2 numéros supplémentaires sont prévus pour annoncer la publication du compte-rendu du débat (le 24 mai 2013) et la décision du maître d'ouvrage (dans les deux mois suivant la publication du compte-rendu).

» Les envois par courrier

Le journal spécial du débat n°2 a été envoyé au fichier d'acteurs identifiés complété par les demandes faites par téléphone, via le formulaire d'inscription sur le site internet ou la carte T présente dans le journal du débat n°1 fin décembre.

Les cahiers d'acteurs ont été envoyés au fur et à mesure de leur impression.

Le journal spécial du débat n°3 a fait l'objet d'une diffusion en mai.

Enfin, une mallette qui constituant la "mémoire" du débat a été distribuée aux acteurs, au maître d'ouvrage, à la Commission nationale du débat public et aux membres de la CPDP (500 exemplaires). Elle se compose des documents suivants :

- le compte-rendu et le bilan du débat
- les 3 journaux spéciaux du débat
- les 25 cahiers d'acteurs
- le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse
- un DVD rom avec la totalité du contenu du site internet du débat

(21) Cf. Annexe I.14

2.2.2. Les relations avec la presse

La CPDP s'est adjoint les services d'une agence de presse afin d'établir une relation continue avec les journalistes et les acteurs institutionnels tout au long du débat. L'objectif était d'informer le public au mieux de la préparation, du calendrier et du déroulement du débat.

2.2.2.1. Moyens mis en place

» Fichiers presse

Le fichier presse global comporte 70 médias institutionnels et 100 médias de la presse locale, régionale et nationale spécialisée. Tous les journalistes ont été sensibilisés et informés par mail de chaque action du débat, de ses objectifs et de son calendrier.

En amont de chaque réunion, un communiqué de presse d'annonce a été envoyé au fichier des contacts par mail. A la suite de cet envoi, un cœur de cible de 10 journalistes a été systématiquement relancé afin d'identifier les présences ou demandes éventuelles.

La CPDP a également sollicité avec succès les acteurs rencontrés dans la phase préparatoire afin qu'ils relaient le plus largement possible sur leur supports internes de communication (journaux, sites internet, panneaux lumineux) des informations sur l'organisation du débat, en indiquant notamment les dates et lieux des réunions.

» Conférences de presse et points presse

La conférence de presse de lancement du débat, qui a eu lieu le 9 novembre 2012 au Club de la Presse de Lyon, a mobilisé 24 médias dont :

- Télévisions : 2 médias
- Radios : 3 médias
- Presse quotidienne régionale : 2 médias
- Presse périodique régionale : 6 médias
- Presse nationale : 2 médias
- Presse institutionnelle : 6 médias
- Sites internet : 3 médias

Un point presse a eu lieu le 10 janvier 2013 au Café Chevillard pour présenter les enseignements à mi-débat et annoncer l'expertise complémentaire : il a mobilisé 8 médias dont :

- Radios : 2 médias
- Presse quotidienne régionale : 1 média
- Presse périodique régionale : 4 médias
- Presse nationale : 1 média

Une troisième conférence a été organisée le 24 mai 2013 pour présenter le compte-rendu et le bilan du débat.

» Outils presse

Lors du lancement du débat public, un dossier de presse a été diffusé auprès de l'ensemble des contacts.

Sur l'ensemble du débat, 17 communiqués de presse ont été envoyés à la presse régionale, ainsi qu'aux correspondants de la presse nationale, afin de tenir les journalistes informés de l'avancée du débat.

- 18 juillet 2012 : diffusion du communiqué de presse de lancement de la pré-consultation
- 13 septembre 2012 : diffusion du communiqué de presse annonçant la nouvelle étape dans la préparation du débat public
- 31 octobre 2012 : diffusion de l'invitation à la conférence de presse de lancement du débat public du 9 novembre 2012
- 10 novembre 2012 : diffusion du dossier de presse
- Du 20 novembre 2012 au 15 mars 2013 : 13 communiqués de presse « Agenda » annonçant les réunions une à une ont été diffusés ainsi qu'un communiqué de presse dédié au « débat des jeunes » organisé par les étudiants de l'ENTPE le 5 février 2013.

» Couverture des réunions sur l'ensemble du débat

Deux médias ont particulièrement couvert chaque réunion :

- Le Progrès : le quotidien régional (avec le même journaliste présent 12 fois et remplacé par des correspondants sur 3 réunions territoriales)
- Lyon Capitale : 6 présences comptabilisées sur les réunions publiques

D'autres médias comme, L'Antenne, TLM, Rue89, www.lyon.actu.com, Radio Espace, Radio Scoop, Metro, Bron Magazine ont suivi ponctuellement des réunions.

La CPDP a souhaité sensibiliser les journalistes en amont du débat, pour une meilleure compréhension et le suivi de l'information. Cela s'est avéré très bénéfique pour le journaliste du Progrès qui a fait preuve tout au long du débat d'une reprise de l'information claire et détaillée, avec une bonne connaissance des enjeux du débat et du rôle de la CPDP.

2.2.2.2. Point sur les campagnes publicitaires

En complément des différentes actions d'informations menées auprès du grand public, la CPDP a souhaité la réalisation de quatre campagnes publicitaires dans la presse écrite, la radio et la presse web, à des moments clés du débat public :

» **1^{re} campagne réalisée du 31 août au 4 septembre 2012 auprès de 3 médias cibles** afin d'annoncer le lancement de la phase de consultation du public sur internet pour préparer le débat :

- 3 insertions presse dans Le Progrès du 31.08 au 4.09 : (quotidien régional - lectorat : 420 000 lecteurs/jour)
- 3 insertions presse dans Lyon Plus du 31.08 au 4.09 : (presse gratuite régionale - lectorat : 150 000 lecteurs/jours)
- 1 insertion presse dans Métro le 4 septembre : (presse quotidienne gratuite - lectorat : 55 000 lecteurs/jours)
- 1 insertion de bandeau renvoyant sur le site internet du débat mise en ligne sur www.leprogres.fr du 31.08 au 6.09

À travers cette campagne web, le bandeau a été diffusé 248 228 fois et a eu 684 visiteurs durant la période du 31.08 au 4.09. Le taux de clic a atteint 0,57% (la moyenne se situant entre 0,1% et 0,2%)

» **2^e campagne réalisée le 9 novembre auprès de 4 médias cibles** afin d'annoncer le lancement du débat public :

- 1 insertion presse dans Le Progrès
- 1 insertion presse dans Lyon Plus
- 1 insertion presse dans Métro
- 1 insertion de bandeau renvoyant sur le site internet du débat mise en ligne sur www.leprogres.fr du 9 au 11 novembre

À travers cette campagne web, le bandeau a été diffusé 80 035 fois et a eu 210 visiteurs durant la période du 9 au 11 novembre. Le taux de clic a atteint 0,26% (la moyenne se situant entre 0,1% et 0,2%)

» **3^e campagne réalisée du 26 au 29 novembre auprès de 5 médias cibles** afin d'annoncer la réunion publique d'ouverture :

- 4 insertions presse dans Le Progrès
- 4 insertions presse dans Lyon Plus
- 1 insertion presse dans Métro le 27 novembre
- 1 campagne radio sur Radio Scoop : 5 spots par jour du 26 au 29 novembre (radio régionale phare sur Lyon - audience 89 000 auditeurs quotidiens)
- 1 insertion de bandeau renvoyant sur le site internet du débat mise en ligne sur www.leprogres.fr

» **4^e campagne réalisée du 9 au 15 janvier auprès de 5 médias cibles** afin d'annoncer les réunions territoriales :

- 5 insertions presse dans Le Progrès du 9 au 13 janvier
- 5 insertions presse dans Lyon Plus du 9 au 15 janvier
- 3 insertions presse dans Métro du 9 au 11 janvier
- 1 insertion de bandeau renvoyant sur le site internet du débat mise en ligne sur www.leprogres.fr du 9 au 15 janvier. De plus, pour annoncer la consultation en amont du débat public et le lancement du site, deux campagnes de promotion du site internet du débat, sur Google et Facebook, ont été organisées, en octobre et en décembre 2012.

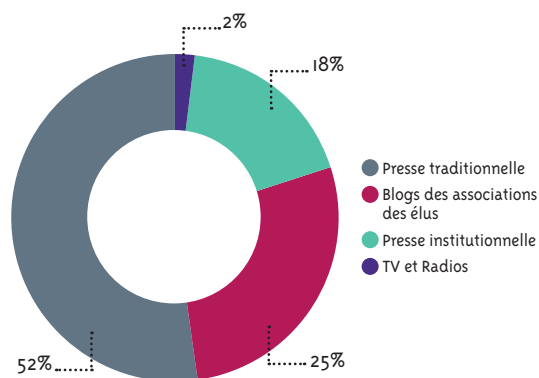
Par ailleurs, pour annoncer la consultation en amont du débat public et le lancement du site, deux campagnes de promotion du site internet du débat, sur Google et Facebook, ont été organisées, en octobre et en décembre 2012.

2.2.2.3. Analyse des retombées presse

Au total 860 retombées presse ont été recensées sur l'ensemble des médias (presse traditionnelle, blogs et sites internet d'associations et d'élus, presse institutionnelle, TV et radios) qui sont répartis de la manière suivante :

- médias traditionnels (presse écrite et sites internet) : 445 retombées
- blogs des associations et des élus : 244 retombées
- presse institutionnelle : 152 retombées
- TV et radios : 19 retombées

Répartition des retombées presse sur l'ensemble des médias

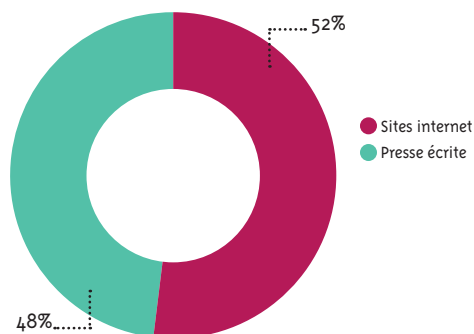


On peut constater qu'un peu plus de la moitié des retombées ont été publiées dans les médias traditionnels (52%). Les blogs des associations et des élus ont généré 28% des retombées et la presse institutionnelle 18%. Seuls 2 % des retombées ont été générées par la télévision et la radio.

» Retombées dans la presse régionale

• Medias traditionnels

Répartition des retombées de la presse traditionnelle



• Presse écrite (213 retombées)

Des 213 retombées parues dans les medias traditionnels, 139 émanent du Progrès, qui est le titre « phare », 32 de la presse spécialisée (économie et BTP), 26 de la presse périodique régionale et 14 des quotidiens régionaux gratuits.

• Sites internet (232 retombées)

Des 232 retombées presse parues sur les sites internet, 162 ont été publiées par des sites internet d'informations générales - dont 37 sur le site internet du mensuel Lyon Capitale et 23 sur les sites internet des radios locales et régionales. 43 retombées ont été identifiées sur les sites internet d'informations spécialisés (Transports, environnement, économie et BTP).

De plus, les sites internet d'opinion et d'informations alternatives ont généré 27 retombées.

Par ailleurs n'ont pas été comptabilisés les doublons parus par exemple dans la version papier du Progrès et sur leur site internet. Cependant cette double « diffusion » a renforcé la visibilité du débat public.

• TV et radios

On comptabilise 5 reportages télévisuels - dont 4 diffusés sur TLM et 1 sur France 3 Région - ainsi que 14 annonces et reportages diffusés par les radios.

• Presse institutionnelle

Concernant la presse institutionnelle, qu'il s'agisse des magazines municipaux ou des sites internet des communes et des mairies, ont été identifiées 152 retombées ; ce qui montre une forte implication des communes.

Les médias institutionnels de Lyon (ex : Lyon Citoyen, les sites internet des arrondissements...) ont été les plus actifs (37 retombées), suivis par la commune d'Oullins

(30 retombées) et par la commune de Pierre-Bénite (17 retombées). La commune de Francheville a publié 7 articles et annonces, celle de Sainte-Foy-lès-Lyon et celle de Saint-Genis Laval 5 parutions chacune.

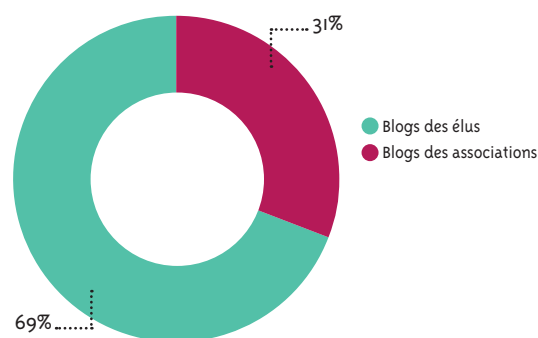
De nombreuses communes de l'Ouest et de l'Est Lyonnais ont également participé à la diffusion des informations sur le débat public de l'Anneau des Sciences (avec 1 à 5 retombées)⁽²²⁾.

Cette répartition se veut la plus exhaustive possible, au regard des magazines municipaux disponibles en ligne.

• Blogs et sites internet des associations et des élus

Sur les 244 retombées presse identifiées, il faut distinguer les parutions sur les blogs et sites internet des élus et celles des associations.

Répartition des blogs



• Blogs et sites des élus

On comptabilise au global 169 retombées issues de blogs ou de sites d'élus. Par ailleurs, il faut remarquer que 48 retombées sont issues des blogs des élus oullinois et 33 de Pierre-Bénite⁽²³⁾.

• Blogs et sites des associations

Les associations ont été également actives durant le débat avec 75 retombées sur les sites et les blogs. De ces 75 retombées, 47 sont issues de blogs spécialisés transports et environnement⁽²⁴⁾.

Sur l'ensemble du débat public, les medias ont suivi la chronologie du débat public depuis l'annonce de l'ouverture du site internet du débat jusqu'à la réunion publique de clôture. Il faut noter que les réunions publiques et les ateliers thématiques ont été beaucoup repris par la presse : plus de 90 annonces/agenda ont été diffusées sur l'ensemble des medias, sans compter que la majorité des articles ont repris systématiquement les dates des réunions publiques.

(22) Communes de l'Ouest Lyonnais ayant publié sur le débat : Charbonnières-les-Bains, Chaponost, Craponne, La Tour de Salvagny, Ecully, Champagne, Dardilly, Irigny, Collonges, Lentilly, Pollionnay, Cailloux, Messimy, Sainte-Foy-lès-Lyon, Brignais. Communes de l'Est Lyonnais ayant publié sur le débat : Bron, Vénissieux, Saint-Fons, Feyzin, Corbas, Saint-Symphorien d'Ozon, Simandres, Chaponnay, Décines, Saint-Pierre de Chandieu.

(23) dont une majorité est parue sur le blog de la Section PCF de Pierre-Bénite

(24) ex : APPNV, Le Furet69, Sauvegarde de la vallée de Francheville...

Les médias ont été particulièrement actifs pendant les trois premières semaines du débat public :

- du 23 novembre au 5 décembre avec 97 retombées sur l'ensemble des médias
- du 6 au 14 décembre, avec 70 retombées sur l'ensemble des médias
- du 14 au 21 décembre, avec 54 retombées sur l'ensemble des médias

Les blogs des élus et des associations ont été très actifs et tous se sont positionnés, de manière négative ou positive, sur le projet d'Anneau des Sciences.

De manière globale, la presse institutionnelle a surtout diffusé des annonces ou des articles présentant le projet de manière neutre.

Cependant, on peut relever certaines actualités qui ont alimenté les médias, en complément de la chronologie du débat public.

Thématiques hors débat les plus relayées :

Annnonce de la prolongation du débat public de l'Anneau

L'annonce de la prolongation du débat par la CPDP et l'annonce de l'expertise indépendante ont été perçus de manière positive par la presse. Les médias ont également repris de manière massive l'annonce de la nomination du cabinet d'étude TTK, puis le compte-rendu de l'expertise.

Organisation de réunions publiques locales, hors du cadre du débat public sur l'Anneau des Sciences

L'annonce et les comptes-rendus de certaines réunions, autres que les réunions organisées par la CPDP ont été repris par les médias, notamment la réunion organisée par le CICA, celles organisées par les mairies de 2^e arrondissement de Lyon et de Saint-Genis-Laval et la réunion organisée par les élèves de l'ENTPE en partenariat avec la CPDP.

Manifestation pour l'inauguration de l'A89 contre les projets d'infrastructures dont l'Anneau des Sciences

L'inauguration du tronçon A89-Balagny/La Tour de Salvagny le samedi 19 janvier a donné lieu à une manifestation contre les grands projets d'infrastructures dont l'Anneau des Sciences.

Anneau des Sciences et le Contournement Est Lyonnais

Le projet Anneau des Sciences est évoqué diverses fois en rapport aux problématiques des contournements Est et Ouest ainsi que du déclassement de l'A6/A7 en boulevard urbain.

La prolongation de la ligne B du métro

L'annonce du président du SYTRAL conditionnant la prolongation de la ligne B du métro vers les Hôpitaux Sud à la création du TOP a généré un certain nombre de retombées.

Le positionnement du Sénateur-Maire d'Oullins

La presse a repris et commenté dans de nombreuses retombées la position du Sénateur-Maire d'Oullins.

Anneau des Sciences, point de clivage entre les Verts et Gérard Collomb, président du Grand Lyon

L'Anneau des Sciences est évoqué comme l'un des points de clivage entre Gérard Collomb et les élus EELV, qui ont souhaité présenter une liste autonome pour les municipales de 2014.

Sur une durée de 8 mois, avec 860 parutions, la presse du territoire s'est ainsi fortement mobilisée en reprenant tous les moments forts du débat public de l'Anneau des Sciences. Sur ce débat, on peut noter qu'en moyenne une centaine d'articles sont parus chaque mois.

2.3. LA PARTICIPATION AU DÉBAT

2.3.1. Les réunions publiques

2.3.1.1. Le public en salle

Date	Thème de la réunion	Participants présents dans la salle (CPDP et MO exclus)	Participants en direct sur internet ⁽²⁵⁾	Intervenants en tribune (CPDP et MO exclus) ⁽²⁶⁾
29 novembre 2012	Réunion d'ouverture	615	148	10
4 décembre 2012	Réunion d'approfondissement	104	127	3
5 décembre 2012	Atelier thématique Solutions alternatives et complémentaire 2	93	31	7
11 décembre 2012	Réunion thématique Aménagement de la ville	66	31	6
13 décembre 2012	Réunion thématique Impacts des transports	92	31	9
17 décembre 2012	Réunion thématique Aspects financiers	92	57	7
18 décembre 2012	Atelier thématique Solutions alternatives et complémentaire 2	240	86	8
10 janvier 2013	Réunion territoriale Entrée Nord-Ouest de Lyon	400	46	...
17 janvier 2013	Réunion territoriale Entrée Sud-Ouest de Lyon	560	163	...
24 janvier 2013	Réunion territoriale Requalification de l'autoroute A6/A7	420	64	...
31 janvier 2013	Réunion territoriale Entrée Sud de Lyon	265	32	...
5 février 2013	Audition publique Auditions d'acteurs	32	...	6
20 février 2013	Réunion territoriale Conséquences du projet sur le boulevard Laurent Bonnevey et la rocade Est	303	36	...
18 mars 2013	Audition publique Restitution de l'expertise	102	51	2
21 mars 2013	Réunion de clôture	429	60	...
Sous-totaux		3814	912	
TOTAUX		4725		

Au total les 15 réunions publiques (avec plus de 45h d'échanges) ont rassemblées 4725 personnes (dont 583 pour les réunions thématiques et 1948 pour les territoriales), avec une affluence exceptionnelle pour la réunion d'ouverture (615 participants) et la réunion territoriale portant sur l'entrée Sud-Ouest de Lyon (560 participants).

Le maître d'ouvrage était représenté, selon les réunions, par 1 ou 2 élus et par 2 ou 3 techniciens du Grand Lyon.

À la demande de la CPCP, le Préfet de région est intervenu lors de la réunion d'ouverture du débat. La présence d'un représentant de l'État a également été sollicitée auprès

du Préfet de région pour la réunion territoriale organisée le 20 février à Bron ainsi qu'à la réunion de clôture mais ces invitations sont restées sans suite. À noter toutefois la présence à toutes les réunions d'un représentant de la DREAL qui a répondu aux questions appelant une réponse de l'État.

Les réunions publiques ont été systématiquement annoncées sur la page d'accueil du site internet.

Les archives du site internet permettent de retrouver, pour chaque réunion, les supports de présentation des intervenants, les archives vidéo, la retranscription intégrale des

(25) Nombre d'adresses IP uniques

(26) Cf. Annexe 1.15

échanges (verbatim) et leur synthèse, ainsi que les enseignements de la réunion. Rédigés par la CPDP, les enseignements reprennent les principaux éléments et thématiques abordés au cours de la réunion lors des échanges avec le public. Après publication sur le site internet du débat 48 heures après la réunion, ils ont été ouverts aux commentaires des internautes pendant 15 jours.

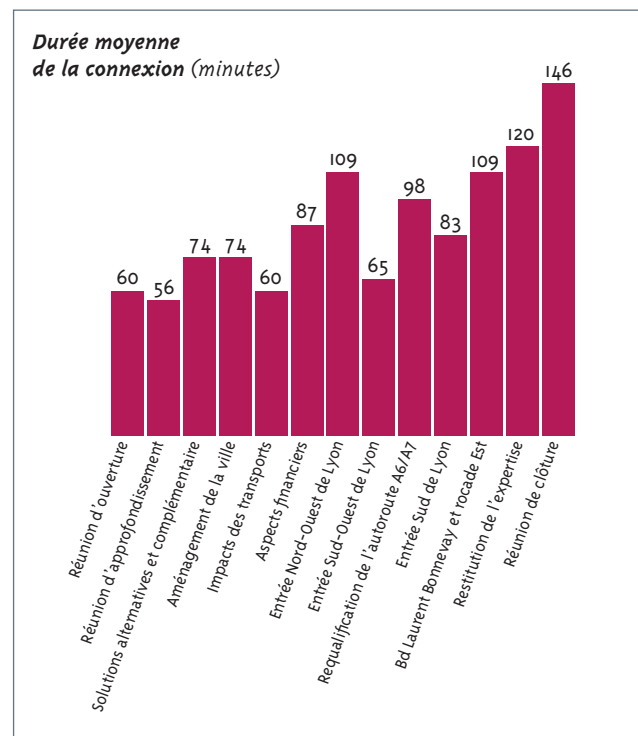
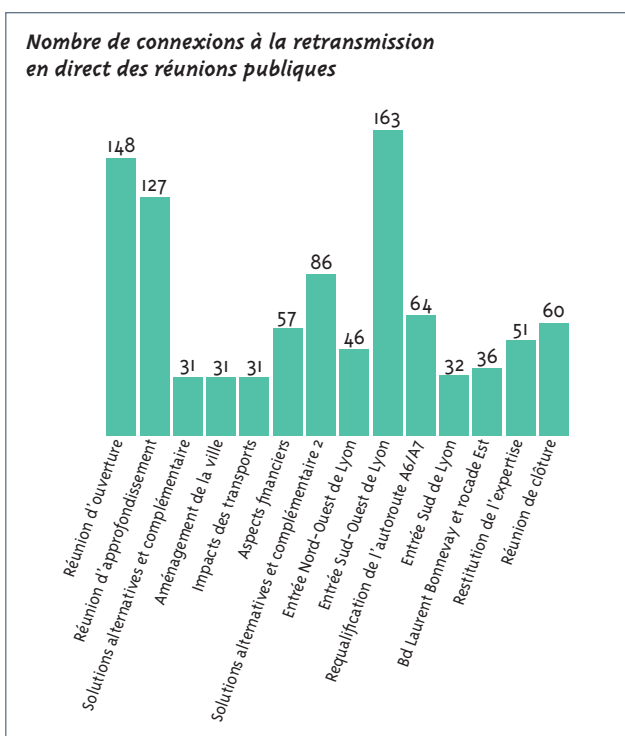
Ils ont fait l'objet de 107 commentaires au cours du débat. Ces enseignements font partie intégrante du présent compte-rendu.

2.3.1.2. Les retransmissions en direct sur Internet

Toutes les réunions ont été filmées et retransmises en direct sur internet, à l'exception de l'audition du 5 février qui a été retransmise en différé.

En moyenne : 65 internautes ont visionné le direct par réunion.

Réunions les plus suivies : réunion d'ouverture (148), réunion d'approfondissement (127), réunion territoriale entrée Sud-Ouest de Lyon (163)⁽²⁷⁾.

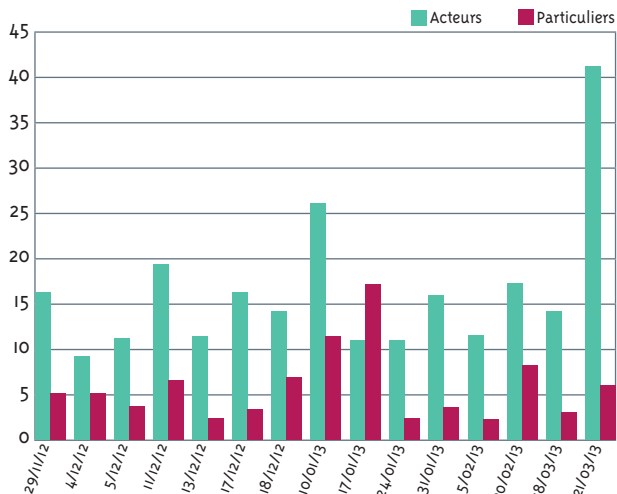


(27) Temps moyen de visionnage : 1 heure et 27 minute

2.3.1.3. Les interventions

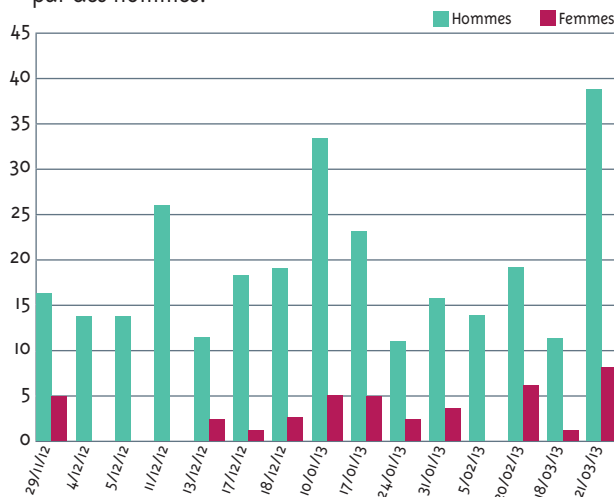
Au total on recense 330 interventions (questions et prises de position) lors des réunions publiques (hors prises de parole du maître d'ouvrage, de la CPDP, du Sytral et des représentants de l'État), avec entre 13 et 28 d'interventions du public lors de chaque réunion, avec une participation supérieure lors de la réunion territoriale du 10 janvier consacrée à l'Entrée Nord-Ouest de Lyon (38 interventions) et la réunion de clôture du 21 mars (47 interventions).

On peut noter une forte participation des acteurs institutionnels (élus, responsables économiques, représentants du monde associatif), qui représentent entre 64 et 87 % des prises de paroles, à l'exception de la réunion du 17 janvier consacrée à l'Entrée Sud-Ouest de Lyon où le nombre de prises de parole des particuliers est supérieur à celles des acteurs.



Nombres d'interventions des acteurs (A) et des particuliers (P) lors de chaque réunion

À noter également le peu de prise de parole par les femmes, entre 76 et 100 % des interventions étant faites par des hommes.



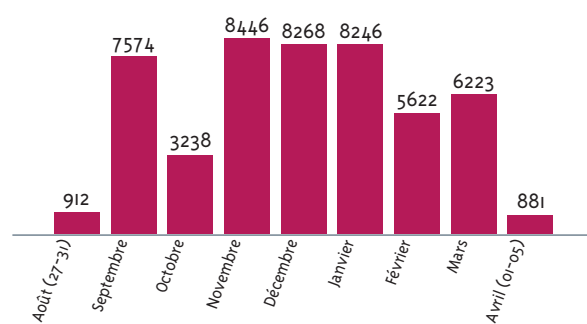
Nombres d'interventions des femmes (F) et des hommes (H) lors de chaque réunion

Une fiche « question-réponse⁽²⁸⁾ » a été systématiquement distribuée sur tous les sièges de la salle accueillant la réunion. Toutefois seules 25 questions ont été retournées à la question par ce biais. Elles ont été intégrées dans le système Questions-Réponses du site internet.

2.3.2. Fréquentation du site web du débat

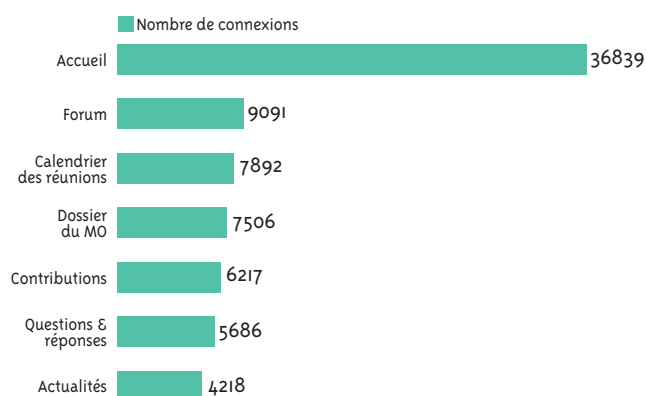
Entre l'ouverture du débat le 10 novembre 2012 et sa clôture le 5 avril 2013, le site internet a comptabilisé près 36 500 connexions, provenant de 18 000 visiteurs uniques, soit environ 250 visites par jour. La durée moyenne de navigation sur le site était de 5 minutes 30. Préalablement, le site avait connu pour la consultation en amont du débat, qui s'était déroulée entre le 27 août et le 21 septembre, 7 400 connexions provenant de 5 500 visiteurs uniques.

Évolution de nombre de connexions (27 août 2012 - 5 avril 2013)



Parmi les pages les plus consultées, la page d'accueil du site arrive en tête, suivie du forum de discussion, du calendrier des réunions publiques et du dossier du maître d'ouvrage. Les contributions et cahiers d'acteurs, les questions et réponses ainsi que l'actualité du site ont été également régulièrement visités. Les études des autres organismes et les rubriques présentant le débat public et ses organisateurs ont suscité moins d'intérêt. On remarque ainsi que les pages liées à l'expression du public (se rendre aux réunions publiques, donner son avis) sont celles dont s'emparent le plus les internautes.

Pages les plus consultées



(28) Cf. Annexe 1.16

2.3.3 Les avis et questions du public au sein des espaces de discussion

La CPDP a mis en place ces espaces pour permettre à chacun de donner un avis, une contribution, de poser une question et de réagir aux positions prises par les autres internautes et aux réponses du maître d'ouvrage. Il s'agissait de faire émerger un débat en ligne, complémentaire de celui qui se tient en réunion publique.

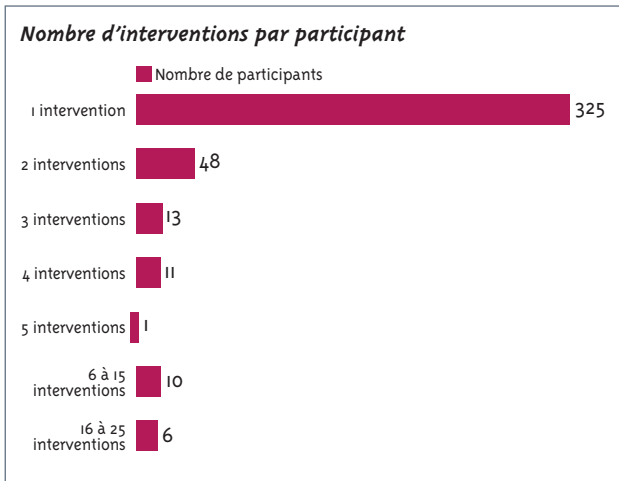
Afin d'en faciliter la lecture, les avis et questions étaient affectés à un ou plusieurs thèmes (parmi les 38 proposés), regroupés en 8 catégories. Un thème supplémentaire, lié à l'expertise complémentaire, a été ajouté en cours de débat.

Les espaces d'expression ont totalisé 1479 messages, dont 73 par la CPDP et 254 par le Grand Lyon.

2.3.3.1. Le forum de discussion

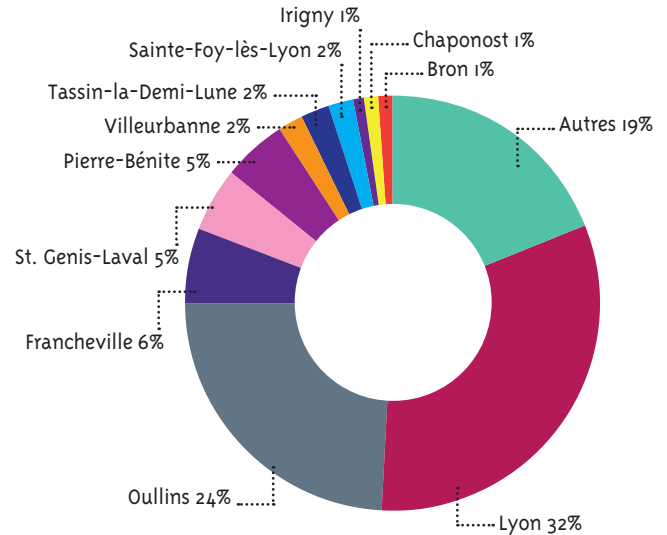
Le forum a donné lieu à 712 interventions (437 avis et 275 commentaires) émanant de 414 participants, dont 65 % en tant que citoyens ; les autres se sont exprimés au nom d'institutions ou d'associations. Près des trois quarts des intervenants ne se sont exprimés qu'une fois au sein du forum, tandis qu'une cinquantaine d'entre eux se sont révélés être plus actifs (de 3 jusqu'à 25 messages publiés).

À noter que 107 avis ont été collectés au format vidéo à l'occasion des réunions publiques. Les participants avaient en effet la possibilité de s'exprimer à la sortie de la salle.

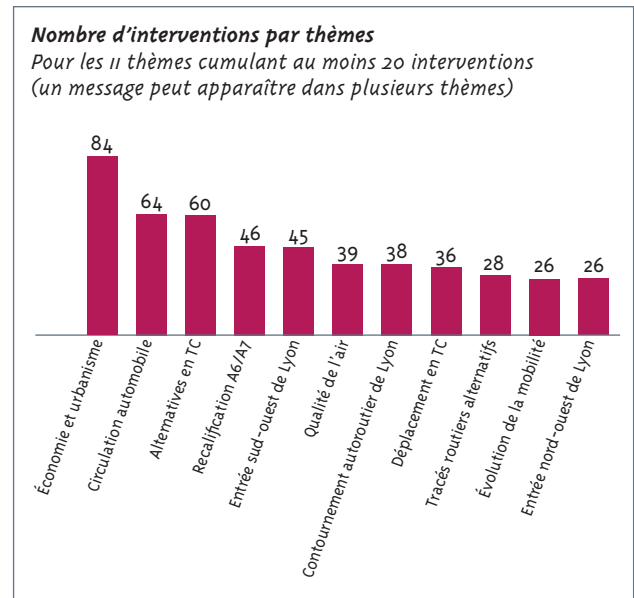


Les participants étaient majoritairement originaires de Lyon (32%) et d'Oullins (24%).

Villes d'origine des participants



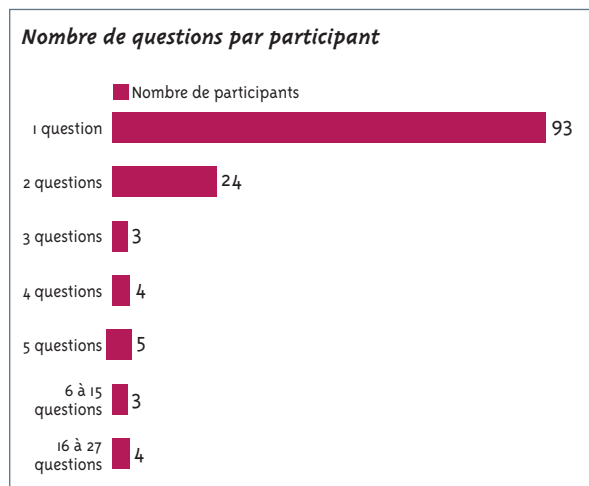
Concernant le contenu de ces interventions, les thèmes les plus prisés sont l'économie et l'urbanisme (84 messages), la circulation automobile (64 messages) ainsi que les alternatives en transport en commun (60 messages). Arrivent ensuite la requalification de l'A6/A7, l'entrée Sud-Ouest de Lyon (qui a cristallisé l'attention des oullinois) ainsi que la qualité de l'air.



2.3.3.2. Le système questions-réponses

Il a donné lieu à 290 questions-réponses et à 108 commentaires.

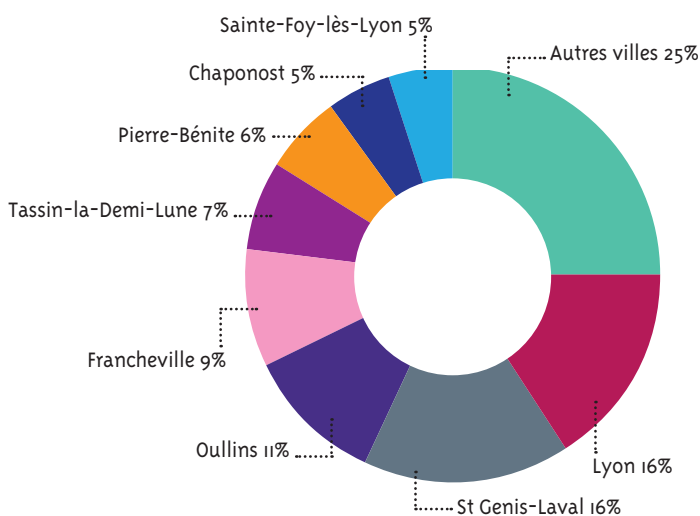
Le délai de réponse a été en moyenne de 20 jours pour la CPDP et de 43 jours pour le maître d'ouvrage. Quelques réponses ont été fournies par les services de l'État, au sujet du contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise.



Les 290 questions ont été posées par 136 participants, dont 75% en tant que citoyens.

Les participants étaient majoritairement originaires de Lyon (16%), Saint-Genis-Laval (16%), Oullins (11%) et Francheville (9%).

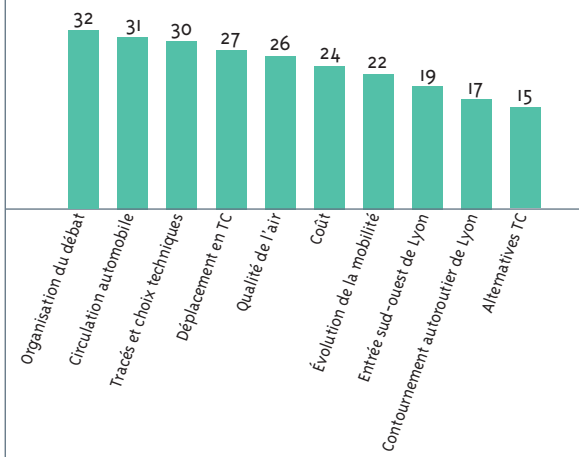
Villes d'origine des participants



Les thèmes ayant le plus interrogé les internautes, avec chacun environ 30 questions, sont l'organisation du débat, à la fois dans sa logistique et dans ses principes, la circulation automobile et les tracés, et les choix techniques. Les déplacements en transports en commun, la qualité de l'air et le coût du projet ont également suscité de nombreuses questions.

Nombre de questions par thèmes

Pour les 10 thèmes cumulant au moins 15 questions (une question peut apparaître dans plusieurs thèmes)



Les enseignements des espaces de discussion ont été publiés régulièrement sur le site et étaient ouverts aux commentaires. Ils font partie prenante du présent compte-rendu.

2.3.4 Les contributions, délibérations et cahiers d'acteurs

Les acteurs, représentants d'institutions ou d'associations ou en tant que citoyens, avaient la possibilité de proposer à la Commission particulière une contribution pour présenter leur position sur le projet.

Une contribution illustre la position d'un participant sur l'ensemble du projet mis en débat.

Certaines de ces contributions ont été retenues par la Commission comme des cahiers d'acteurs et, à ce titre, ont été publiées et diffusées par ses soins.

La Commission avait au préalable fait connaître les critères de rédaction des contributions et des cahiers d'acteurs, qui devaient répondre aux trois questions posées par la Commission au débat et respecter des critères de forme (nombre de caractères, qualité technique des visuels...)⁽²⁹⁾.

Un espace spécifique pour les contributions et les cahiers d'acteurs a été aménagé sur le site internet.

Au total ont été publiés 19 contributions et 25 cahiers d'acteurs⁽³⁰⁾, ayant donné lieu à 29 commentaires. Chaque cahier d'acteur a été imprimé en 4 000 exemplaires⁽³¹⁾.

(29) Cf. Annexe 1.17

(30) Cf. Annexe 1.18

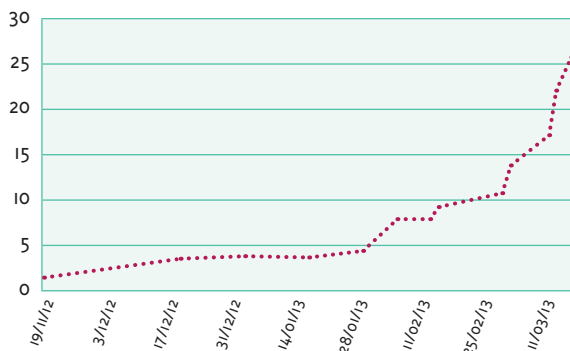
(31) À l'exception de 4 cahiers d'acteurs imprimés en fin de débat (tirage 1000 ex)

	Cahiers d'acteurs	Contributions
Collectivités territoriales et administrations	1	
Acteurs économiques	3	1
Associations et Conseils de quartier	14	10
Organisations politiques ou syndicales	5	7
Autres	2	1
Total	25	19

Répartition des cahiers d'acteurs

L'on peut noter la grande participation du milieu associatif et des comités de quartier, qui rassemblent 56 % des cahiers d'acteurs et 52,6% des contributions.

De nombreux cahiers ont été déposés à la fin du débat et ils n'ont de ce fait pu n'être diffusés qu'aux dernières réunions.



Date de publication des cahiers d'acteurs (en nombre cumulé)

Les cahiers d'acteurs ont été diffusés tout au long du débat sur les lieux de réunions et envoyés par courrier à la liste de diffusion.

Les internautes avaient la possibilité d'émettre des commentaires sur ces documents. Toutefois, seuls 6 cahiers d'acteurs et 6 contributions ont fait l'objet de commentaires (24 au total), avec généralement 1 ou 2 par document, à l'exception de la contribution n°5 (6 commentaires) et cahier d'acteur n°12 (5 commentaires).

6 délibérations ont également été communiquées à la CPDP. Elles ont également été publiées sur le site, avec les contributions et les cahiers d'acteurs.

La CPDP a animé une page Facebook du débat public, qui a été suivie par 302 personnes, et qui relayait l'information du débat en invitant les abonnés à visiter son site internet sans être toutefois un lieu de débat :

[facebook.com/debatpublic.anneau.top](https://www.facebook.com/debatpublic.anneau.top)

Elle a été mise en place dans l'objectif de toucher un public diversifié, en complément des moyens de communications traditionnels. Le « post » le plus vu a été celui annonçant le lancement du débat : 1207 personnes l'ont vu durant les 28 premiers jours de sa publication.

2.3.5 Les réunions d'information organisées par les mairies

En plus des réunions publiques qu'elle organise et anime, la CPDP a accepté de participer à plusieurs réunions organisées et animées par certaines mairies de l'agglomération.

Lors de ces réunions, la Commission a présenté les enseignements à mi-débat, le maître d'ouvrage a ensuite expliqué le projet.

Calendrier des autres réunions :

- mercredi 23 janvier, 20h : **Sainte-Foy-lès-Lyon**, Espace culturel Jean Salles
- lundi 11 février, 19h : **St Genis Laval**, salle d'Assemblée, 52 place des Basses Barolles
- mercredi 27 février, 19h30 : **Beauvoir de Marc** (Isère), Salle des fêtes, lieu-dit Le Village
- mercredi 13 mars, 18h30 : **7^e arrondissement de Lyon**, Institut d'Études Politiques de Lyon

La CPDP en a tiré des enseignements qui ont été publiés sur le site, ouverts aux commentaires des internautes et pris en compte dans la rédaction du compte-rendu du débat.

2.3.6 La participation des jeunes

Une action spécifique a été mise en œuvre par la CPDP pour amener les jeunes à participer au débat.

Dès la phase de préparation, la CPDP s'est rapprochée des directeurs et présidents des différentes universités et instituts supérieurs de l'agglomération lyonnaise. Deux écoles ont répondu favorablement à cette invitation et ont intégré le débat public dans le cursus universitaire de certains étudiants.

Étudiants de l'ENTPE (Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État)

Environ 45 élèves-ingénieurs de 3^e année (bac+5) engagés dans les voies d'approfondissement (filières de spécialisation) « Aménagement et politiques urbaines » et « Transports et Territoires » ont participé à un cours de septembre à janvier. Les élèves ont constitué 9 équipes de travail encadrées par un tuteur.

8 groupes ont travaillé sur des sujets en relation directe avec le projet mis en débat et ont constitué des dossiers présentant leurs réflexions, points de vue et arguments.

La 9^e équipe avait pour rôle de concevoir, d'organiser sous le pilotage de la CPDP et d'animer une réunion de débat public (« les débats des jeunes »), en intégrant d'autres jeunes (étudiants d'autres formations ou autres) et en concevant un dispositif de débat public spécifiquement orienté vers cette population.

Groupe 1 : Tarification

Groupe 2 : Requalification A7

Groupe 3 : Pôle d'échange

Groupe 4 : Alternative TC

Groupe 5 : TOP et urbanisation

Groupe 6 : TOP et développement économique

Groupe 7 : TOP et nuisances

Groupe 8 : TOP et savoirs experts

Groupe 9 : Débat

Le travail des différents groupes a été présenté lors d'une réunion le 5 février 2012, à l'Université Catholique de Lyon (place Carnot), animée par les étudiants du groupe 9.

Lors de cette réunion, un membre de la CPDP a exposé les modalités d'organisation du débat public et le maître d'ouvrage a fait une présentation du projet.

Le travail du groupe sur les alternatives TC a fait l'objet d'un cahier d'acteur, les résultats des autres groupes ont été publiés en tant qu'avis sur le site internet du débat.

Étudiants de l'IEP (Institut d'études politiques)

Six étudiants en master 2 « Politiques publiques et gouvernements comparés » de l'IEP de Lyon se sont portés volontaires pour réaliser une étude dans le cadre d'un cours de méthodologie du diagnostic.

Ce travail a fait l'objet d'un rapport de 47 pages intitulé « Étude d'un projet d'infrastructure au cœur de la Cité », comportant 3 parties :

- La longue histoire du périurbain lyonnais
- Du projet aux projets : l'avenir de l'agglomération en question
- Quant l'infrastructure mobilise la Cité : retour sur un débat public.

Il a été présenté à la Commission lors d'une restitution organisée le 18 mars 2013 dans les locaux de la CPDP, puis a été publié sur le site internet du débat.

2.4 L'ÉVALUATION DES MOYENS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODE

La Commission a souhaité évaluer les moyens d'information et de participation du débat. La démarche visait à :

- mieux connaître les participants au débat (qui y a participé ?)
- apprécier l'efficacité des moyens d'information mobilisés par la Commission (insertions dans la presse et sur internet, mobilisation des journalistes, tractage...)
- analyser l'usage des différents moyens de participation offerts au public (prise de parole en réunions publiques, avis ou question sur le site internet, vidéos, etc.)

La méthodologie adoptée a permis d'articuler trois dispositifs complémentaires :

- La réalisation d'un sondage auprès de la population lyonnaise courant décembre 2012, après d'importantes actions de communication pour annoncer le lancement du débat. 1047 personnes ont été interrogées du 4 au 12 décembre, à leur domicile. Elles étaient réparties dans l'ensemble de l'agglomération lyonnaise.
- Un questionnaire distribué à l'occasion des réunions publiques et mis en ligne sur le site internet du débat, entre janvier et avril 2013. 126 questionnaires ont été traités, dont 66 sur papier et 60 questionnaires en ligne.
- Un atelier réunissant des participants volontaires, afin d'approfondir certains éléments. Il a eu lieu le 18 mars 2013 ; 5 personnes y ont participé.

La réalisation a été confiée au cabinet Nova 7. Les résultats détaillés de cette évaluation sont disponibles sur le site du débat.

LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION DE LA CPDP

Il ressort de l'enquête menée en décembre 2012 que le projet est relativement bien connu de la population même si des confusions subsistent sur son objet. Un peu moins d'une personne sur quatre a entendu parler du débat public (22% connaissant le projet), principalement par la presse, par le bouche à oreille et par internet. Parmi cette population, les réunions publiques sont l'outil d'information et de participation le mieux identifié. En revanche, les habitants qui connaissent le débat sont très peu nombreux à l'attribuer à une commission indépendante (4 %), la plupart (81 %) croyant que le débat est organisé par des collectivités locales.

LES PARTICIPANTS

Les participants ayant répondu au questionnaire sont majoritairement des hommes (73%) de plus de 60 ans, retraités, cadres ou ingénieurs. Ils se sont intéressés au débat en qualité de riverain (63%) et/ou de membre d'association relatives à la mobilité ou à l'environnement (19% et 17%). 64% d'entre eux n'avaient jamais entendu parler des débats publics organisés par la CNDP jusqu'à cette expérience.

Ils ont pour la plupart été informés du débat par un organisme auquel ils sont rattachés (48%) et par des articles vus dans la presse (32%) ou sur internet (28%). Les autres moyens d'information sont plus marginaux.

57 % des participants se sont rendus à des réunions publiques, et 79 % ont consulté le site internet du débat.

L'ORGANISATION DU DÉBAT, LES MOYENS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Les aspects d'organisation, de logistique et d'animation du débat sont globalement bien évalués : 71% sont satisfaits des moyens proposés pour débattre, et près de 80 % considèrent qu'ils ont été bien informés sur le projet. 70% pensent que les différents points de vue ont pu être exprimés.

Toutefois, plus d'un tiers des participants n'a pas le sentiment que ces avis exprimés seront pris en compte dans la suite du projet. A peine plus de la moitié (53 %) ont le sentiment d'avoir pu s'exprimer pendant le débat.

Les réunions publiques

1/3 des participants a eu l'occasion de s'exprimer pendant les réunions. 17% des participants n'ont pas pu s'exprimer alors qu'ils auraient voulu le faire.

Les principales critiques portent sur le choix des intervenants (58% de satisfaction), leur manque de diversité, de neutralité et le manque de véritable interaction avec le public (malgré les efforts reconnus des animateurs de la CPDP).

Les répondants se montrent satisfaits par l'animation de la CPDP, par le recueil et l'écoute des participants en réunion (85%). Certains apprécient le découpage thématique des réunions, la présentation des enseignements à mi-débat en début de réunion, ou encore le respect des temps de parole. Ils sont également nombreux à saluer l'organisation matérielle des réunions (84%).

Les participants expriment plusieurs attentes : 50% souhaitent que les intervenants soient plus à l'écoute et qu'ils répondent mieux aux questions posées, 30% apprécieraient qu'ils soient plus neutres, moins acquis au projet et plus diversifiés. Certains proposent également des améliorations concernant l'organisation des réunions : minuter les réponses, limiter la durée des réunions, donner plus de place au public.

Le site internet

81 % des participants ayant consulté le site ont parcouru les questions-réponses et le forum de discussion. Près de la moitié ont téléchargé des documents et lu les enseignements des réunions publiques. 23% ont suivi une réunion en direct sur internet. Le découpage des vidéos en séquence est pratique et apprécié. La partie sur les « enseignements de la CPDP » a été peu remarquée et consultée par les participants.

44 % des participants ont eu l'occasion de s'exprimer sur le site. Dans la plupart des cas, ceux qui ne l'ont pas fait ne le souhaitaient pas.

Les internautes sont satisfaits des informations données sur le site (88%). Si la densité informative du site est très appréciée, les internautes se sentent parfois submergés par la masse des données. Globalement satisfaits par l'ergonomie (79%) et par les moyens pour participer sur le site (77%), les utilisateurs du site émettent toutefois quelques réserves concernant l'indexation des questions, des contributions et le moteur de recherche qui pourrait être amélioré et plus visible sur le site.

Le délai de réponse aux questions est jugé trop long, alors que les avis vidéo apparaissent trop courts pour permettre de développer une véritable argumentation.

Enfin, les internautes doutent de la prise en compte de leur expression sur le site internet dans la suite du débat.

2.5 LE BUDGET DU DÉBAT

LE DÉBAT

Postes de dépense	Montant H.T.
Secrétariat général et appui à la communication	384 516 €
Outils d'information et de participation	247 438 €
Logistique des réunions	199 266 €
Location des salles	87 250 €
Total	918 470 €

LA CNDP

Postes de dépense	Montant
Indemnités versées aux membres de la CPDP	32 264 €
Frais des membres de la CPDP	41 883 €
Expertise complémentaire (montant H.T.)	14 800 €
Total	88 947 €

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Postes de dépense	Montant H.T.
Phase préparatoire (étude de contexte, auditions thématiques, plaquette)	241 661 €
Dossiers du maître d'ouvrage (dossier de saisine, dossier de débat, synthèse)	362 965 €
Débat public (préparation, conception et réalisation des supports, réponses aux questions)	671 393 €
Total	1 276 019 €

Retrouvez les annexes du présent compte-rendu sur le site internet du débat :
www.debatpublic-anneau-top.org

1 • LA PRÉPARATION ET L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

- 1 • 1 • Lettre de saisine de la CNDP
- 1 • 2 • Décision de la CNDP - Organisation du débat public
- 1 • 3 • Décision de la CNDP - Nomination du président de la CPDP
- 1 • 4 • Décision de la CNDP - Nomination des membres de la CPDP
- 1 • 5 • Décision de la CNDP - Validation des modalités d'organisation du débat et acceptation du dossier du débat
- 1 • 6 • Décision de la CNDP - Décision d'une expertise complémentaire
- 1 • 7 • Décision de la CNDP - Décision de prolongation du débat
- 1 • 8 • Code de déontologie de la CNDP
- 1 • 9 • Calendrier des réunions CPDP/Maître d'ouvrage, dans la phase de préparation du débat
- 1 • 10 • Liste des acteurs rencontrés par la CPDP, dans la phase de préparation du débat
- 1 • 11 • Questionnaire acteurs
- 1 • 12 • Synthèse de la consultation sur internet en amont du débat public
- 1 • 13 • Calendrier de la campagne de tractage
- 1 • 14 • Calendrier de l'exposition itinérante
- 1 • 15 • Déroulés et intervenants aux réunions publiques
- 1 • 16 • Fiche SQR
- 1 • 17 • Modalités de rédaction des cahiers d'acteurs et des contributions
- 1 • 18 • Liste des cahiers d'acteurs
- 1 • 19 • Liste des contributions
- 1 • 20 • Liste des délibérations
- 1 • 21 • Résultats de l'évaluation
- 1 • 22 • Les résultats du questionnaire et de l'atelier (avril 2012)

2 • Enseignements des différents outils du débat

- 2 • 1 • Les réunions publiques organisées par la CPDP
- 2 • 2 • Les réunions d'information
- 2 • 3 • Les espaces d'expression sur le site internet
- 2 • 4 • Les cahiers d'acteurs
- 2 • 5 • Les contributions



CPDP : Commission particulière du débat public - Anneau des Sciences / Tronçon Ouest du Périphérique de Lyon
203, boulevard Garibaldi - 69003 Lyon • Tél. : 04 69 64 58 78 - Fax : 04 69 64 58 82
contact@debatpublic-anneau-top.org • www.debatpublic-anneau-top.org

