

JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC - JANVIER 2013

Numéro spécial n°2 : les enseignements à mi-débat

PLACE AUX RÉUNIONS TERRITORIALES

En ce début d'année 2013, le débat public sur l'Anneau des Sciences - Tronçon Ouest du Périphérique entre dans sa phase de réunions territoriales. Ces réunions vous permettront de débattre du projet présenté par le Grand Lyon et de ses conséquences locales.

Cette série de réunions fait suite à une première phase, au cours de laquelle ont été explorés en réunion les enjeux thématiques liés au projet. Ce numéro spécial du journal du débat public retrace notamment les principaux enseignements de ces réunions thématiques (consacrées à l'aménagement de la ville et à la mobilité à l'horizon 2030, aux impacts des transports sur la santé et l'environnement, aux aspects financiers, et enfin aux solutions alternatives ou complémentaires au projet). Ils tiennent également compte des échanges dans les espaces d'expression en ligne, qui recueillent les questions et avis des internautes depuis l'ouverture du débat le 10 novembre. Ces enseignements relatent les propos tenus par les différents intervenants et non une opinion de la CPDP, qui est neutre et ne donne pas d'avis sur le projet.

Le débat public porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques principales. À mi-débat, aucune de ces trois dimensions n'est laissée de côté par le public. Le projet trouve ainsi ses partisans comme ses opposants, même si des convergences apparaissent sur certaines priorités (nécessité d'un grand contournement, intermodalité, requalification de l'A6/A7). Des solutions différentes de celles proposées par le Grand Lyon sont soumises au débat, les unes se voulant un substitut à la construction d'une infrastructure routière, les autres proposant des tracés ou des caractéristiques différentes.

À noter que la CPDP a reçu plusieurs demandes d'expertise complémentaire, portant notamment sur les hypothèses utilisées par le maître d'ouvrage. La Commission nationale du débat public examinera ces demandes lors de sa séance du 9 janvier 2013.

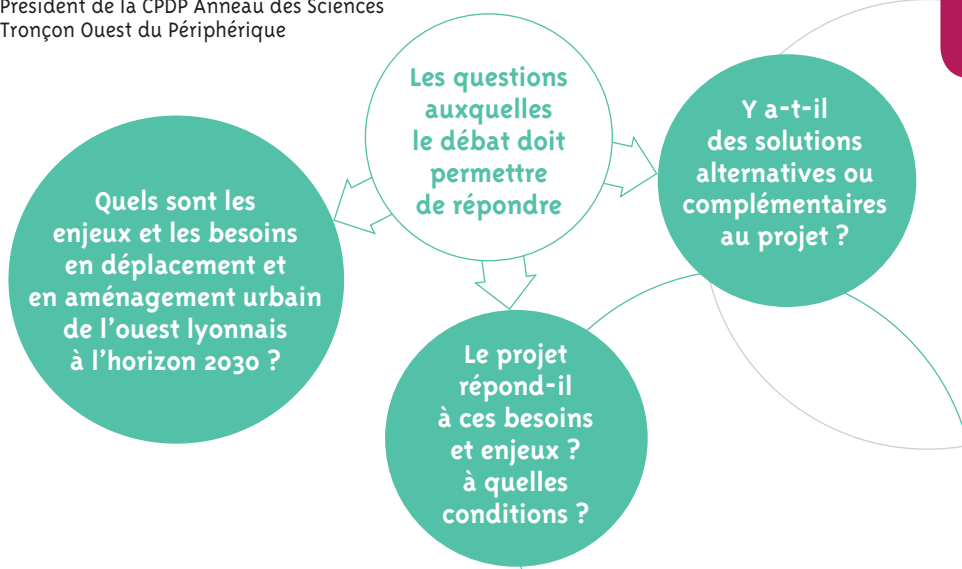
Philippe Marzolf,

Président de la CPDP Anneau des Sciences
Tronçon Ouest du Périphérique



Le débat public en chiffres

- Environ 1300 participants aux réunions publiques, 390 participants en ligne
- 107 avis et 51 commentaires
- 77 questions, 12 réponses
- 1 contribution, 2 cahiers d'acteurs



LES ENSEIGNEMENTS PAR THÉMATIQUE

Les enjeux de mobilité sont des enjeux de société

Pour les experts, les questions de déplacements apparaissent intimement liées aux problématiques de développement urbain, et plus généralement à l'organisation globale de notre société. Alors que la performance des transports s'accroît, ces progrès ne sont pas utilisés pour réduire le temps passé à se déplacer, mais servent au contraire à parcourir des distances de plus en plus longues. Ces phénomènes entraînent des répercussions notamment sur la pollution et l'étalement urbain.

Actuellement, la place prépondérante de la voiture est une question centrale. L'utilisation de l'automobile à l'horizon 2030 n'est pas aisée à prédire. À l'heure du Grenelle de l'Environnement, son image se dégrade, et sa part dans les déplacements diminue au profit des transports collectifs et des modes actifs (vélo, marche). Pour autant, peu d'intervenants croient à un effondrement de l'usage de la voiture, tant ce mode de transport continue à structurer notre société : pour eux, imaginer une société sans voiture équivaldrait à une révolution. Les évolutions à attendre dans ce domaine sont plutôt d'ordre qualitatif : l'automobile sera moins un objet que l'on possède, et davantage un objet que l'on partage. Le covoiturage et l'autopartage apparaissent à beaucoup comme des usages d'avenir.

➔ L'aménagement du territoire doit limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacements

L'ensemble des participants s'accordent sur la nécessité d'éviter l'étalement urbain. Le schéma de cohérence territoriale lyonnais (SCoT) vise d'ailleurs un développement multipolaire, où les logements et les activités se densifient le long des axes structurants de transports en commun et autour des principaux pôles d'échange.

Certains acteurs redoutent cependant un schéma de développement qui éloignerait les activités économiques des lieux de résidence. Par ailleurs, le rôle des entreprises dans les déplacements de leurs employés a été souligné, certains souhaitant encore davantage d'efforts pour amener les salariés vers des modes vertueux. Des changements sont également souhaités dans l'organisation du travail, concernant notamment le développement du télétravail.

➔ L'intermodalité revendiquée par tous

De l'avis général, la réflexion sur les modes de transport à l'horizon 2030 ne doit pas contribuer à opposer les modes de transport entre eux, mais au contraire à penser leur articulation. Pour le Grand Lyon, l'Anneau des Sciences s'inscrit pleinement dans la vision portée par le SCoT : un développement économique et résidentiel, multipolaire, où les transports sont organisés selon une vision intermodale. L'articulation du projet avec la ligne de métro B prolongée aux Hôpitaux Sud est souvent citée en exemple.

Les acteurs économiques partagent cette vision, considérant en outre que l'Anneau des Sciences favoriserait la croissance et l'innovation. Pour eux, le projet faciliterait les relations des petites entreprises avec leurs marchés de proximité, mais aussi les liens des sociétés les plus innovantes avec les principaux sites de recherche, dans le domaine de la santé notamment.

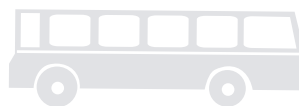
Par ailleurs, des opposants au projet ont déclaré partager une vision intermodale des transports ; leur propos n'est pas de promouvoir un système « tout-transport en commun ». Pour autant, ils déclarent que l'Anneau des Sciences traduit une vision du passé fondée sur un usage jugé trop important de la voiture particulière. Alors que chacun partage l'objectif de diminuer la part de la voiture, la construction d'une nouvelle infrastructure routière leur semble contre-productive et non pertinente.

➔ L'équité sociale en question

Les participants ont également évoqué les questions sociales soulevées par la problématique des déplacements. Ils soulignent une inégalité entre des centres-villes (et leurs banlieues immédiates) aisés, dont les habitants peuvent choisir leur mode de transport, et des périphéries où la mobilité est beaucoup plus subie, à la fois pour des raisons géographiques et économiques. Les habitants les plus défavorisés subissent ainsi à la fois la hausse de l'immobilier, la hausse du coût des carburants et la hausse de la précarité.

Certains craignent que des mesures telles que les péages ne renforcent ces disparités, d'où l'importance selon certains intervenants des politiques de redistribution (affecter les produits des péages au développement des transports collectifs).





Impacts sur la santé et l'environnement : une problématique cruciale, sur laquelle les effets du projet sont contestés

► Une forte pollution de l'air à proximité immédiate des émergences de tunnels

De l'avis général, la situation de la France en matière de qualité de l'air est plus qu'insatisfaisante. Le pays enfreint les normes européennes sur les particules fines, ce qui l'expose à des sanctions. Sur le plan sanitaire, des experts estiment à 40 000 le nombre de décès prématurés dus chaque année à la pollution de l'air en France. Des études révèlent le rôle des transports dans cette situation (notamment du diesel, qui rejette des particules aux effets cancérigènes reconnus par l'OMS). L'agglomération lyonnaise est concernée au plus haut point par cette question. Un plan de protection de l'atmosphère est d'ailleurs en cours de révision, prévoyant une vingtaine d'actions devant améliorer la qualité de l'air.

En grande partie souterrain, le projet d'Anneau des Sciences suscite de fortes craintes relatives à la pollution aux extrémités des tunnels, en particulier dans le secteur des Hôpitaux Sud où, par définition, les populations sont particulièrement sensibles. Les rejets de polluants sont concentrés aux abords immédiats des émergences (entrées des tunnels ou cheminées d'évacuation), où le maître d'ouvrage devra donc prendre des mesures de protection particulières. Or, en l'état de l'art, aucune solution technique ne donne satisfaction en matière de traitement. C'est donc surtout en matière d'adaptation de l'urbanisme que des efforts devront être portés. Il pourrait ainsi être nécessaire de limiter les constructions à proximité des émergences et des échangeurs. En effet, selon les experts, la pollution décroît rapidement à mesure que l'on s'éloigne des extrémités des tunnels. À 100 mètres de celles-ci, la qualité de l'air connaît des améliorations notables.

D'autres sujets de préoccupation ont été exprimés, liés à l'emprise foncière des échangeurs, à l'impact du chantier et notamment de ses déblais, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

► Effet de serre : un projet perçu par certains comme contradictoire avec les objectifs du plan climat

Concernant l'effet de serre, le constat semble tout aussi préoccupant. La France, comme d'autres pays, ne limite pas suffisamment ses émissions de gaz à effet de serre : l'engagement à les diviser par 4 ne sera sans doute pas atteint, craignent des experts. Ici encore, le rôle des transports dans le changement climatique est considéré comme certain par la communauté scientifique.

Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences contribuerait à des progrès environnementaux, dans la mesure où le projet verrait le trafic circulant actuellement sur l'A6/A7 - avec des effets sur la qualité de l'air reconnus par tous comme désastreux - se reporter sur une infrastructure enterrée. En outre, le Grand Lyon insiste sur le fait que son projet ne se limite pas à la construction d'une infrastructure, mais s'inscrit dans une politique de transports en commun et de développement urbain ambitieuse. De ce fait, le maître d'ouvrage annonce un projet neutre en matière d'émissions de gaz à effet de serre par rapport au scénario dit de référence. Cette neutralité est selon lui cohérente avec les objectifs du plan climat voté par l'agglomération.

Cet argument se trouve vivement contesté par certains participants. Pour eux, il existe une incompatibilité entre le projet du Grand Lyon, dont le bilan est présenté comme neutre, et le plan climat de l'agglomération, qui vise une réduction de 20% des émissions globales de gaz à effet de serre. Ces participants appellent à des politiques publiques visant résolument la diminution des émissions.





Coût du projet, péages et transports en commun : les aspects financiers en débat

➔ Coût et financement : des précisions demandées

Représentant un investissement de 2,2 à 2,5 milliards d'euros* (dont 80% pour les travaux) et un coût d'exploitation estimé entre 15 et 20 millions d'euros annuels, l'Anneau des Sciences serait financé à parts égales par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône. En plus de l'ouvrage proprement dit, la requalification de l'A6/A7 est estimée à 120 M€, les projets de requalification des centres-villes de l'Ouest à 150 M€ : ces mesures seraient financées par le Grand Lyon dans le cadre de ses programmes habituels d'investissement. Enfin, les politiques de développement des transports en commun prévues pour compléter l'Anneau des Sciences sont estimées entre 800 millions et un milliard d'euros, à financer par le syndicat mixte des transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral).

Des précisions ont été demandées par certains participants concernant des coûts non exprimés, tels que la reconstitution des espaces naturels détruits par le chantier ou le traitement des pollutions en sortie de tunnel. Ces précisions seront apportées ultérieurement par le maître d'ouvrage.

En ce qui concerne le financement de l'ouvrage, le Grand Lyon et le Conseil général sont en capacité d'emprunter à 4,5% sur 38 ans, ce qui amènerait les deux entités à contribuer en moyenne à hauteur de 60 à 75M€ par an chacune sur cette durée. Le reste du financement serait apporté par les péages.

➔ Péages : des objectifs de financement et de régulation du trafic

Au-delà de la question financière, plusieurs intervenants ont souligné l'intérêt des péages en matière de régulation du trafic. Ils proposent de rendre plus cohérente l'organisation des péages à l'échelle de l'agglomération. En effet, la gratuité de la Rocade Est et de l'A6/A7 en centre-ville favorise le passage des véhicules, qui délaissent les tronçons payants des autoroutes plus éloignées (A432). Ceci va à l'encontre des objectifs d'éloignement du trafic de transit du cœur de l'agglomération.

Des formes diverses de péages ont été présentées (péage cordon, péage de zone). Le péage urbain peut ainsi viser des objectifs de réduction du trafic en centre-ville et de financement des transports en commun. Pour le moment, il paraît difficile d'envisager ces formes de péage, à la fois pour des raisons d'acceptabilité politique et sociale selon certains, mais aussi parce que la législation n'est pas encore adaptée,

d'après le maître d'ouvrage. Par ailleurs, certains participants ont évoqué l'intérêt de mettre en place la carte multimodale, à destination des salariés notamment.

➔ Le coût des transports en commun

Pour plusieurs participants, les sommes que le maître d'ouvrage entend consacrer à l'Anneau des Sciences seraient mieux investies si elles étaient affectées massivement au développement des transports en commun. Certains souhaiteraient voir augmenter la contribution du Grand Lyon et du Conseil général au syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral), qui progresse peu alors que les recettes perçues auprès des usagers augmentent fortement (non par une hausse du coût du billet mais du fait de l'augmentation de la clientèle).

Le Sytral confirme ses possibilités de financer le programme de transports en commun mentionné dans le cadre du projet d'Anneau des Sciences. Ce programme représenterait une participation de 64 M€ par an, alors que le Sytral a une capacité d'investissement annuelle de 175 M€. Des participants demandent des précisions sur ce programme, notamment le détail des projets inclus et la part des projets spécifiquement liée à l'Anneau des Sciences par rapport aux infrastructures prévues au SCoT.

Pour le Sytral, une solution « tout transports en commun » ne serait pas finançable. Si une certaine rentabilité peut être atteinte en centre-ville, les ratios recettes/dépenses sont bien moins intéressants en périphérie. En effet, le financement des transports en commun souffre d'un paradoxe : plus le réseau s'étend, plus il est fréquenté et plus il devient déficitaire. Des participants estiment cependant que ce type de calcul devrait intégrer les coûts et les bénéfices sociaux et environnementaux des transports.

Enfin, la question de la gouvernance a été abordée au travers d'appels de certains intervenants à une coopération renforcée des autorités organisatrices de transports, voire à leur intégration à l'échelle de l'aire urbaine. À l'heure actuelle, de telles coopérations sont en discussion dans le cadre du pôle métropolitain.

* Les sommes exprimées dans cette page s'entendent hors taxes, valeur 2011

Des solutions alternatives basées sur les transports en commun

Pour certaines associations, le Grand Lyon conclut hâtivement à l'insuffisance des possibilités offertes par les transports collectifs. Si ces participants ne remettent guère en cause les objectifs du maître d'ouvrage, ils estiment que ceux-ci peuvent être atteints en mobilisant massivement les moyens sur les transports en commun. Quatre propositions ont notamment fait l'objet d'un atelier consacré aux solutions alternatives :

- ➔ **L'une se base sur le développement du réseau express régional (TER)**
- ➔ **Une autre insiste sur la mise en place dès à présent de transports en site propre sur l'A6/A7 requalifiée et le développement de lignes en site propre reliant le centre à l'ouest de l'agglomération ;**
- ➔ **Une troisième prévoit le renforcement des lignes fortes, au-delà de ce que prévoit le SCoT ;**
- ➔ **Une quatrième propose principalement la mise en place d'une ligne de rocade en site propre, complétée par une liaison ferrée Alaï-Perrache par métro ou chemin de fer.**

Le maître d'ouvrage relève de multiples points de convergence avec ces propositions, dans la mesure où une grande partie des lignes évoquées par les porteurs de projets alternatifs figurent au SCoT. Une divergence fondamentale subsiste cependant, dans la mesure où le Grand Lyon considère qu'aucun des scénarios proposés ne peut être mis en œuvre sans la réalisation de la nouvelle infrastructure.

Pour le maître d'ouvrage, requalifier l'A6/A7 nécessite en effet le report d'une partie du trafic qui y circule actuellement. Le grand contournement, dont il souhaite la réalisation par l'État, prendrait en charge le trafic de transit (60000 véhicules/jour environ sur A6/A7, la Rocade est et le boulevard Laurent Bonnevey). Pour autant, même si l'agglomération développait les transports collectifs au-delà de ce que prévoit le SCoT, la nouvelle infrastructure n'en serait pas moins nécessaire pour capter un trafic automobile local et d'échange qui demeurerait important, et pour libérer les voiries de l'ouest au profit des transports en commun.



➔ UN TRACÉ ALTERNATIF INTÉGRANT LES COMMUNES DU SUD-OUEST

L'atelier consacré aux solutions alternatives a également vu la présentation d'un tracé routier différent de ceux proposés par le maître d'ouvrage. Ce tracé alternatif vise à inclure les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite à l'intérieur du périphérique, afin notamment de mieux protéger le cœur de ces villes.

Pour le Grand Lyon, ce tracé présente l'inconvénient d'être plus long que l'Anneau des Sciences et d'entraîner davantage d'impacts locaux. Il le juge moins attractif et moins apte à soulager les voiries des communes concernées (ce que contestent les soutiens du tracé alternatif). Surtout, ce tracé alternatif risquerait d'être utilisé comme contournement par le trafic de transit.

➔ CONTROVERSE SUR LE TRAFIC INDUIT PAR LE PROJET

Pour certains participants, l'Anneau des Sciences, en facilitant la circulation, entraînerait inévitablement une hausse globale du trafic routier. Des experts déclarent ainsi que toute augmentation des capacités et de la fluidité tend en général à accroître les distances parcourues, aggravant à terme la congestion et l'étalement urbain. Cependant, certains d'entre eux ont appliqué à l'Anneau des Sciences un modèle à usage de recherche universitaire. En fonction des hypothèses utilisées, celui-ci ne montre aucun trafic induit dès lors qu'un péage est établi sur l'infrastructure.

Selon le maître d'ouvrage, le projet est intégré à une politique globale permettant d'éviter l'augmentation du trafic. Un effort important est ainsi prévu en matière de transports en commun. De plus, le Grand Lyon conteste l'idée d'accroissement des capacités routières, puisque les capacités apportées par la nouvelle infrastructure seraient compensées par la requalification de l'A6/A7.

Requalifier l'A6/A7, un objectif partagé

L'objectif de requalification de l'A6/A7 a été réaffirmé par le maître d'ouvrage tout au long des premières réunions publiques. Le Grand Lyon, comme d'autres participants d'ailleurs, a qualifié cette infrastructure de « scandale » sanitaire et écologique. Personne ne s'est prononcé pour le maintien de cet axe : de l'avis général, l'autoroute doit être déclassée puis requalifiée en boulevard urbain. Pour autant, rappellent certains participants, il ne saurait être question de soulager le centre de Lyon si cela devait entraîner des répercussions négatives sur les territoires périphériques.

Par ailleurs, des participants estiment, à la différence du maître d'ouvrage, que la réalisation de l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à cette requalification, dont certains appellent à la mise en œuvre immédiate.

➔ Transit et grand contournement, des questions très présentes


Le Grand Lyon conditionne la réalisation de l'Anneau des Sciences, à vocation locale, à une décision de l'État quant à la réalisation d'un grand contournement destiné au trafic de transit. Un tel contournement recueillerait le transit circulant actuellement sur l'A6/A7 et sur la rocade Est.

Pour l'État, la requalification de l'A6/A7 doit s'accompagner d'une préservation de la continuité autoroutière permettant au trafic de transit de traverser ou contourner l'agglomération lyonnaise. Si l'État convient de l'intérêt d'un grand contournement, une décision reste à prendre quant à sa réalisation et son tracé. Cette décision gouvernementale pourrait intervenir après la fin des travaux de la commission chargée d'examiner les projets du SNIT, à la mi-2013. Le cas échéant, le projet donnerait lieu à une saisine de la CNDP.

Jusqu'au 28 février, participez au débat public !

5 réunions territoriales sont programmées avant la réunion de clôture du débat. D'autres réunions peuvent être organisées par la CPDP, ainsi que par certains acteurs indépendamment de la Commission (mairies, étudiants) : ce calendrier est régulièrement mis à jour sur notre site internet.

Calendrier des réunions territoriales

	Date	Horaire	Salle
Réunions territoriales			
Entrée Nord-Ouest de Lyon	10/01/2013	19h30 - 22h30	Tassin-la-Demi-Lune • L'Atrium 35, avenue du 8 mai 1945 Bus C21, 73, arrêt Carrefour Libération • Bus 5, 72, arrêt Tassin Gênetières Bus 98, arrêt Trois Renards
Entrée Sud-Ouest de Lyon	17/01/2013	19h30 - 22h30	Hopitaux Sud • Amphi 1 Centre Hospitalier LYON SUD 165, chemin du Grand Revoyet (Pierre-Bénite) Bus 47, terminus Hôpital Lyon Sud • Bus 88, arrêt UER Lyon Sud
Requalification de l'autoroute A6/A7	24/01/2013	19h30 - 22h30	Lyon - Confluence • La Sucrière 49-50 Quai Rambaud (2 ^e) Tramway T1, arrêt Montrochet • Bus S1, arrêt La Sucrière
Entrée Sud de Lyon	31/01/2013	19h30 - 22h30	Irigny • La Pastorale Rue de Boutan Bus 15, arrêt Champvillard
Conséquences du projet sur le Boulevard Urbain Sud et la Rode Est	20/02/2013	19h30 - 22h30	Bron Auditorium de l'Espace Albert Camus • 1 Rue Maryse Bastié T2 arrêt Rebufer • C15 arrêt Rebufer • B 26 arrêt Colonel Chambonnet
Audition publique	Date et lieu à confirmer		
Réunion de clôture			
Les enseignements du débat public	 21/02/2013 Date à confirmer	19h30 - 22h30	Lyon - Confluence • La Sucrière 49-50 Quai Rambaud (2 ^e) Tramway T1, arrêt Montrochet • Bus S1, arrêt La Sucrière

Le débat se poursuit aussi par écrit : adressez vos questions, avis ou contributions par courrier postal ou électronique, ou directement sur le site du débat : www.debatpublic-anneau-top.org

Deux mois après la clôture du débat, la CPDP en rédigera le compte-rendu et la CNDP en tirera le bilan. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour annoncer sa décision quant au principe et aux conditions de poursuite du projet. Il doit au même moment indiquer les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. Il doit également préciser les modalités d'information et de participation du public qu'il envisage de mettre en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique.

Contactez la 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

 **Rejoignez la CPDP sur Facebook :**
www.facebook.com/debatpublic.anneau.top

