



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.

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. Quoi qu'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€.



➡ 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



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 « Rcade », 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

