



## Enseignements des contributions, délibérations et cahiers d'acteurs

19 contributions, 6 délibérations et 25 cahiers d'acteurs ont été publiés au cours du débat public. En tant que points de vue argumentés et documentés, contributions et cahiers d'acteurs devaient, pour être acceptés en tant que tels, répondre aux trois questions du débat. Ces documents présentent donc des points de vue généraux sur le projet, son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques principales. Dans l'ensemble, les arguments qui y sont exprimés diffèrent peu des prises de positions entendues au cours des réunions publiques ou lues sur le forum de discussion.

\*\*\*

### Enseignements des 19 contributions

7 contributions proviennent d'élus (2) ou de représentants associatifs (5) issus de divers quartiers ou arrondissements de Lyon (2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>). Tous se déclarent favorables au projet, dont ils espèrent soit des améliorations de la qualité de vie grâce à la requalification de l'A6/A7, soit (dans une moindre mesure) des retombées positives pour le commerce. Les arguments du maître d'ouvrage sont généralement partagés, même si certains de ces participants expriment en outre une notion d'urgence, en proposant parfois des mesures immédiates (contrôles des limitations de vitesse, changement des revêtements de chaussée, etc.). Certains d'entre eux présentent également des réserves ou des conditions à la réalisation du projet : pour les uns, le projet ne doit pas être un prétexte pour exclure la voiture du centre-ville ; pour d'autres, les opérations urbaines ne doivent pas porter atteinte au patrimoine bâti.

Ces arguments sont à rapprocher de ceux exprimés par des acteurs issus de communes périphériques, à l'image d'un conseil de quartier tassilunois ou de deux groupes politiques de Saint-Genis-Laval et d'Oullins. Si ces deux contributions affichent un soutien au projet (essentiellement pour des raisons d'amélioration des conditions de vie locales), elles expriment aussi des réserves ou des conditions. Celles-ci portent sur la réalisation préalable du contournement de transit, sur un certain nombre de garanties concernant le développement des transports collectifs (voie réservée sur le Tronçon Ouest du Périphérique, réalisation de sites propres), ou encore sur des garanties en matière de protection des riverains contre les nuisances. Des demandes portent également sur la limitation des emprises des parcs relais, ainsi que sur certaines problématiques plus locales (l'insertion locale des échangeurs à Oullins et La Saulaie reste parfois contestée).

En revanche, d'autres contributions rédigées par des acteurs de Saint-Genis-les-Ollières (un groupe politique et une association) et de Chaponost (association) expriment une opposition au projet. Le projet leur semble en effet concurrencer les transports en commun en facilitant plus que nécessaire l'usage de la voiture, et en captant une part trop importante des financements publics, au détriment d'autres projets. Les contributions de



Saint-Genis-les-Ollières préconisent une solution alternative à la construction du TOP, basée principalement sur la construction d'un axe de transport collectif fort dans l'Ouest (axe Vaugneray-Grézieu la Varenne-Craponne-Tassin). La contribution de l'association chaponnoise soutient des propositions alternatives exprimées par ailleurs dans le débat (requalification de l'A6/A7 sans construction du TOP, renforcement des transports collectifs), en demandant cependant la réalisation d'un contournement de transit.

Par ailleurs, deux contributions se proposent d'apporter un éclairage scientifique sur le projet. Pour un participant, chercheur spécialisé dans les transports, les transports en commun sont limités à leur domaine de pertinence, la voiture est appelée à rester majoritaire, et la solution réside dans la complémentarité entre route et transports collectifs. Pour lui, l'Anneau des Sciences doit s'accompagner d'une requalification de l'A6/A7, d'une stratégie de péage à l'échelle de l'agglomération et en lien avec le développement et le financement des transports collectifs. Une seconde contribution, publiée par une association d'ingénieurs et de scientifiques, revient sur la nécessité d'améliorer le lien entre les pôles scientifiques lyonnais et appelle à la construction de l'Anneau des Sciences. Pour les auteurs de ce document, le contournement de transit ne doit pas retarder la réalisation du projet du Grand Lyon.

Deux contributions ont également été rédigées par des acteurs extérieurs au périmètre directement concerné par le projet. Un syndicat mixte de l'Ouest lyonnais déclare son intérêt pour le tracé court de l'Anneau des Sciences et s'attarde sur la nécessité de préserver les communes de l'Ouest : emprise foncière limitée des échangeurs, refus des impacts des infrastructures reliées au périphérique (A89 et A45), et doutes sur l'utilité d'un contournement de transit (et refus d'un tel contournement par l'Ouest). À l'Est, deux associations proposent une contribution dans laquelle elles réclament au contraire que le contournement de transit soit réalisé par l'Ouest, conformément aux décisions déjà actées et en vue de préserver les territoires de l'Est. Ces associations soutiennent également le tracé court de l'Anneau des Sciences.

Enfin, deux contributions sont proposées par des acteurs institutionnels. Les Hospices civils de Lyon, qui gèrent les hôpitaux de la ville, soutiennent l'Anneau des Sciences, qui entraînera selon eux des bénéfices pour les habitants du centre-ville mais aussi en termes de déplacements des salariés. D'autre part, le Sytral revient dans sa contribution sur le volet « transports collectifs » du projet d'Anneau des Sciences.



## Enseignements des 6 délibérations

Les conseils municipaux de Craponne, Feyzin, Irigny, Lissieu, Oullins et Saint-Genis-Laval ont adopté des délibérations en vue de soumettre au débat public le point de vue de ces communes sur le projet d'Anneau des Sciences.

Plusieurs de ces communes soutiennent le projet en privilégiant le tracé court, pour les mêmes raisons que celles invoquées par le maître d'ouvrage. Selon elles, les impacts d'un tracé long (Rocade ou tracé alternatif) seraient rédhibitoires (mélange des trafics locaux et de transit). Certaines de ces communes présentent des demandes complémentaires :

- Craponne demande une étude complémentaire à propos des incidences du projet sur le trafic de la RD489, en lien également avec la mise en service de la ligne express de l'Ouest lyonnais ;
- Feyzin et Lissieu soutiennent le tracé court sans condition particulière ;
- Il en va de même pour Irigny, qui détaille les raisons de son opposition à un tracé long et rappelle son refus d'un bouclage de l'A45 sur l'A450 ;
- Saint-Genis-Laval soutient les objectifs du projet mais exprime de strictes conditions, parmi lesquelles la séparation des flux (trafic local et de transit), la réalisation d'accès principaux depuis le Sud-Ouest via la RD42 à Beaunant et depuis le Sud via l'A7 à La Saulaie et éventuellement l'A7 et la RD383 à Saint-Fons, le développement des transports collectifs, des mesures d'accompagnement du réseau viaire local (projet « Gadagne Est » notamment).

En revanche, la ville d'Oullins rappelle défendre un tracé alternatif à celui prévu par le maître d'ouvrage. Elle souhaite en effet que le trafic d'accès au Tronçon Ouest du Périphérique soit écarté des voiries d'Oullins, que La Saulaie soit « préservée » de la construction d'un échangeur tel que prévu dans le projet, que le prolongement du métro B ne soit pas conditionné à la réalisation de l'Anneau des Sciences, et enfin que le Grand Lyon engage des études complémentaires sur le tracé alternatif qu'elle propose.



## Enseignements des 25 cahiers d'acteurs

Le panorama des positions exprimées dans les 25 cahiers d'acteurs est très similaire aux opinions recueillies par les autres outils du débat. Les objectifs du maître d'ouvrage sont ainsi peu contestés, tandis que la construction du Tronçon Ouest du Périphérique recueille des avis très partagés.

La majorité des cahiers d'acteurs est le fait d'associations et de conseils de quartier (14). Parmi ces acteurs :

- 3 représentent des associations locales ou conseils de quartier lyonnais (collectif des riverains de l'autoroute, CIL Presqu'île-Confluence, conseils de quartier du 5<sup>e</sup>).
  - o Ces acteurs réclament tous la réalisation de l'Anneau des Sciences, principalement au motif qu'il résoudrait selon eux les problèmes posés par le passage de l'autoroute dans le centre de Lyon. Pour certains, la requalification de l'A6/A7 est urgente et appelle des mesures à court terme.
  - o En plus de ces acteurs, l'union des comités d'intérêt local (UCIL) soutient également le projet, ainsi que la réalisation d'un grand contournement de transit. Pour tous ces acteurs, des solutions « tout-transports en commun » s'avèreraient insuffisantes pour permettre la requalification de l'A6/A7.
- 4 représentent des associations locales ou conseils de citoyens de l'Ouest lyonnais.
  - o Parmi elles, Valvert Survie (Tassin) se déclare favorable au projet, tout en exprimant certaines conditions en termes de maîtrise des impacts ou d'aménagements propres au secteur du Valvert.
  - o Les trois autres acteurs (CCDDS de Pierre-Bénite, Sauvegarde de la Vallée de Francheville, association Saint-Genis-Sud) se déclarent défavorables au projet. Pour ces acteurs, le projet est porteur de nuisances plus que de solutions. S'ils partagent les objectifs du maître d'ouvrage, ces acteurs estiment que le projet serait contre-productif et défendent des solutions basées sur les transports collectifs.
- 2 représentent des associations de l'Est lyonnais (Alcaly et APPNV).
  - o Ces deux associations se disent favorables à la réalisation du Tronçon Ouest du Périphérique mais se disent préoccupées par la question du contournement de transit. Pour ces associations, l'Est subit déjà de forts impacts des infrastructures de toutes sortes, et doit être préservé d'une nouvelle rocade. Par ailleurs, toutes deux insistent sur le besoin d'accompagner l'Anneau des Sciences de mesures en faveur des transports collectifs.
  - o La première de ces deux associations critique la condition posée par le maître d'ouvrage d'une réalisation préalable du contournement de transit. Pour elle, cette condition n'a pas lieu d'être. De plus, c'est l'ensemble de l'agglomération lyonnaise qui doit être évitée par le trafic de transit, pas seulement le centre.
  - o La seconde association pose au contraire comme condition à l'Anneau des Sciences la réalisation concomitante du Contournement Ouest de Lyon (COL), qui doit prendre la forme d'une autoroute A44 à péage modulable (gratuité



- pour le transit) et paiement du trafic local et d'échange. De la sorte, l'agglomération se doterait d'un « double ring » complet.
- 4 représentent des associations ou collectifs associatifs dont l'intérêt porte soit sur les transports, soit sur l'environnement (Déplacements Citoyens, DARLY/SCL/MNLE/FNAUT, LPO Rhône, Arthropologia/FRAPNA/FNE/SERA) :
    - o Ces associations s'opposent unanimement à la construction du Tronçon Ouest du Périphérique, considérant qu'une infrastructure routière nouvelle est une solution dépassée (au regard des enjeux énergétiques et climatiques), ne répondant pas aux objectifs du maître d'ouvrage (que ces acteurs partagent) et porteuse d'impacts négatifs sur l'environnement (qualité de l'air, artificialisation et fragmentation des sols). Plusieurs critiquent également un poids financier qu'elles jugent trop élevé.
    - o Ces acteurs soutiennent la requalification de l'A6/A7 sans construction d'une infrastructure routière nouvelle et privilégient des solutions basées sur le développement des transports collectifs.

Quatre cahiers d'acteurs sont proposés par des représentants du monde socio-économique (CCI de Région Rhône-Alpes, CCI de Lyon, Fédération BTP 69, CESER Rhône-Alpes) :

- L'ensemble de ces acteurs soutient le projet, qui leur semble nécessaire pour répondre à des objectifs de développement des entreprises et de déplacement des salariés.
- Plusieurs d'entre eux mettent également l'accent sur la logistique urbaine, que le projet doit contribuer à améliorer.
- Les solutions alternatives en transports collectifs leur semblent inaptes à répondre aux objectifs de l'agglomération. Le scénario Rocade est également jugé insatisfaisant, ce qui amène ces acteurs à soutenir le tracé court.
- Peu de réserves sont exprimées à propos du projet, à une exception près : pour plusieurs de ces acteurs, le projet ne doit pas être conditionné à la réalisation d'un contournement de transit. Une telle condition contribuerait selon eux à retarder le projet du Grand Lyon, alors que celui-ci leur semble devoir être lancé sans attendre.

Quatre autres cahiers d'acteurs sont proposés par des organisations politiques (Fédération PS69, Elus EELV, groupe « Ensemble pour le Grand Lyon », groupe « Dessinons Lyon, centristes et démocrates pour Lyon - UDI »). Contrairement aux autres catégories d'acteurs, les positions exprimées par les acteurs politiques sont plutôt disparates :

- Le groupe UDI soutient le projet dans son tracé court, en lien avec le développement des transports collectifs (ils proposent une ligne TC forte adossée au périphérique). Il demande de ne pas raccorder l'AdS à des autoroutes dans des endroits inadaptés, ce qui aggraverait la congestion. Enfin, un grand contournement leur paraît indispensable : ils proposent le prolongement de l'A432 à Givors ou Vienne.
- La fédération PS 69 soutient également le projet, partageant sans réserve les arguments du maître d'ouvrage. Pour cet acteur, les arguments en faveur des solutions alternatives en transports collectifs ne sont pas fondés : de telles solutions ne



- parviendraient pas à améliorer la situation, voire l'aggraverait. Enfin, ce cahier d'acteur présente une critique du tracé alternatif proposé par la ville d'Oullins, qui est jugé inadapté car porteur d'impacts négatifs trop importants (dont le mélange du trafic de transit avec les trafics locaux).
- Les élus EELV rejettent au contraire la construction du Tronçon Ouest du Périphérique. Si le maître d'ouvrage aborde « les bonnes questions », le TOP est pour eux une mauvaise solution, qui contribuerait à aggraver l'effet de serre, serait trop coûteux et capterait tous les financements au détriment de l'Est. La requalification de l'A6/A7 doit selon eux être entreprise sans attendre. Pour eux, les solutions résident dans le développement des transports collectifs et des modes doux.
  - Le groupe « Ensemble pour le Grand Lyon », sans exprimer un refus du projet, pose cependant plusieurs réserves. Il critique les études réalisées par le maître d'ouvrage, qui lui paraissent insuffisamment approfondies. Le coût du projet est également critiqué. Pour cet acteur, un débat public sur le seul TOP est inopportun : il aurait été préférable de conduire un débat sur l'ensemble des transports dans l'agglomération.

Une collectivité a proposé un cahier d'acteur : il s'agit de la ville d'Oullins, qui défend un tracé alternatif à celui privilégié par le maître d'ouvrage :

- Le tracé court lui paraît inadapté aux mutations démographiques de l'agglomération ; il lui semble porteur d'impacts trop importants sur La Saulaie ou les Hôpitaux Sud.
- La commune propose un tracé plus long, englobant les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite. De la sorte, ces communes feraient partie intégrante du cœur de l'agglomération, bénéficiant d'une forte densité de transports collectifs.
- La commune partage la nécessité d'accompagner le bouclage du périphérique par un programme important de transports collectifs.

Suite au travail réalisé dans le cadre du débat public, les étudiants de l'ENTPE ont publié un cahier d'acteur. Celui-ci présente plus précisément les réflexions du groupe nommé « pour une alternative au TOP » :

- En effet, il ne paraît pas opportun à ces étudiants de construire une infrastructure routière : une telle solution leur semble inadaptée aux nouveaux enjeux de mobilité. Le projet leur semble ainsi inciter à l'usage de la voiture et contribuer à l'effet de serre.
- Il leur semble au contraire préférable de concevoir un projet privilégiant l'usage des transports collectifs pour réduire le trafic automobile et permettre la requalification de l'A6/A7 sans construire une nouvelle infrastructure routière. Ils soutiennent ainsi les solutions alternatives présentées par d'autres acteurs, qui leur paraissent avoir été trop rapidement écartées par le maître d'ouvrage.

Enfin, un cahier d'acteur a été proposé par un citoyen (M. Raux, par ailleurs chercheur au LET). Celui-ci présente sa contribution comme un « avis de scientifique » sur le projet :

- Pour lui, le projet présente un fort risque d'augmentation des trafics automobiles et d'étalement urbain incontrôlé. L'Anneau des Sciences ne lui semble donc pas représenter une réponse fiable aux objectifs de l'agglomération.



- Il propose une solution alternative, consistant à requalifier l'A6/A7 et les voiries de l'Ouest sans construire de nouvelles infrastructures routières. La contrainte ainsi créée dissuaderait les usagers d'emprunter leur automobile, générant une « évaporation de trafic » bénéfique aux transports collectifs.
- Il insiste sur la nécessité de concevoir une stratégie de péages cohérente à l'échelle de l'agglomération, permettant notamment de guider les trafics de transit vers les infrastructures de contournement.