

Enseignements de la réunion de clôture, 21 mars 2013



[1>NOTE SUR LA REUNION DE CLOTURE LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT PUBLIC<1] 21 mars 2013, La Sucrière

Environ 450 participants dans la salle

La réunion de clôture a permis à la CPDP de présenter les principaux enseignements qu'elle tire du débat public, et aux participants de les commenter. Le public, puis le maître d'ouvrage, ont été ensuite invités à exprimer les enseignements qu'eux-mêmes tirent du débat.

Précisions sur les enseignements présentés par la CPDP

Des participants ont demandé des éléments plus précis que certains points évoqués par la CPDP, (citer les différentes possibilités de contournement de transit évoquées dans l'expertise complémentaire, rappeler le potentiel des modes doux, préciser la notion d'intermodalité...). Une participante insiste sur la nécessité de mentionner les demandes de comparaison entre le projet et les transports en commun, du point de vue de leur coût par rapport au nombre d'usagers transportés.

L'absence de l'État regrettée par plusieurs participants

Plusieurs participants, de l'Est lyonnais notamment, regrettent que le préfet soit absent de la réunion de clôture. La question du contournement de transit, que le maître d'ouvrage lie à la réalisation de son projet, aurait selon eux justifié que l'État se prononce plus clairement au cours du débat public.

Le représentant de l'État présent à la réunion de clôture explique que l'État a adopté une position « d'observateur », pour ne pas perturber la discussion sur l'Anneau des Sciences, sujet du débat.

A l'inverse, des participants estiment que cette question du contournement a contribué à perturber le débat. Certains estiment que la CPDP n'a pas suffisamment développé le débat dans l'Est (communication, organisation d'une réunion dans le grand Est).

L'expertise complémentaire diversement commentée

Plusieurs participants sont revenus sur l'expertise complémentaire, dont les résultats ont été présentés en audition publique le lundi 18 mars. Les commentaires entendus par la CPDP 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 l'expertise complémentaire 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 (voir par ailleurs les prises de positions à ce sujet).

A 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.

Certains éléments de l'expertise suscitent également des questions. L'idée de densités de populations supérieures dans certaines communes de l'Ouest à celles de l'Est soulève des doutes. Un participant demande également si l'expertise s'impose au maître d'ouvrage (ce qui n'est pas le cas, elle apporte un éclairage supplémentaire au débat).

Les acteurs économiques rappellent leur soutien au projet et insistent sur les liens avec le port

Des participants issus du monde économique rappellent leur soutien au projet, nécessaire au développement et au rayonnement de la métropole lyonnaise. Ils rappellent notamment que le tracé court permettrait, selon eux, d'établir une connexion performante au port Edouard Herriot, ce qui favoriserait le transport intermodal (fer, fleuve) de marchandises. Pour ces acteurs, la question du transport de marchandises n'a d'ailleurs pas été suffisamment évoquée au cours du débat.

Un participant estime que le projet permettrait de supprimer des « barrières » telles que le tunnel de Fourvière et ses encombrements, qui entravent actuellement la communication entre les différents pôles économiques et de recherche et empêche les grands groupes de densifier leurs sites d'activité.

Un projet attendu par certains pour mettre fin à des nuisances insupportables

Plusieurs participants (élus, habitants, représentants associatifs) insistent sur l'existence d'une situation actuelle insupportable pour les habitants, autour principalement de l'A6/A7 mais aussi dans d'autres secteurs (l'avenue Tony-Garnier ou l'avenue du Chater à Francheville sont ainsi citées). Les embouteillages et la pollution de l'air qui découlent du fort trafic automobile sont les principaux maux évoqués. Selon ces participants, le projet est nécessaire pour y mettre un terme, en permettant une requalification urbaine importante. Outre ces effets bénéfiques attendus, un meilleur accès des habitants aux espaces verts est également évoqué.

Plusieurs de ces participants insistent sur le fait que le développement des transports en commun et des modes doux, bien que nécessaire, ne peut pas selon eux suffire à résoudre ces

problèmes, d'où leur soutien au projet. [2>A noter cependant que certains des riverains de l'A6/A7 jugent possible et souhaitable une requalification de cet axe bien avant la réalisation du projet.<2]

Certains partisans du projet appellent à avoir confiance en l'avenir. L'usage de la voiture, les technologies utilisées, sont appelées à connaître des évolutions significatives. Pour eux, un projet multimodal tel que l'Anneau des Sciences correspond à une réelle vision d'avenir en matière de mobilité. D'autres soutiens considèrent que l'arrivée conjointe du BPNL et du métro au Nord de Lyon a eu un effet bénéfique, qui montre les bénéfices que pourrait apporter l'Anneau des Sciences pour l'Ouest de la ville. D'autres enfin indiquent que le projet a connu des évolutions très satisfaisantes depuis ses versions précédentes (notamment le passage d'un projet entièrement aérien à une infrastructure enterrée sur la majorité de son tracé).

[3>Pour d'autres, il faut investir dans les transports collectifs, de préférence à une infrastructure routière nouvelle<3]

De la même manière que les partisans du projet réaffirment leur soutien, les opposants (associations, élus, habitants) rappellent les raisons qui les amènent à contester l'Anneau des Sciences. A la différence des partisans du projet, ils estiment qu'une solution d'avenir réside dans le développement des transports collectifs, plus que dans une infrastructure routière selon eux inadaptée aux enjeux de lutte contre la pollution de l'air et le changement climatique. Certains déclarent que le projet entraînera une congestion supplémentaire, d'autres estiment qu'il consiste en un report des nuisances sur d'autres secteurs.

Plusieurs de ces participants estiment que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié les hypothèses alternatives, qu'ils jugent pourtant à même de résoudre les problèmes actuels (plus rapidement et à moindre coût, selon certains). Ils considèrent ainsi que l'A6/A7 peut être requalifiée sinon immédiatement, du moins rapidement, sans nécessité de l'Anneau des Sciences.

Certains participants dénoncent également des impacts locaux du projet. La réalisation d'un viaduc d'1km au-dessus du vallon des Charbonnières à Francheville est notamment évoquée.

Des participants considèrent également que l'investissement dans l'Anneau des Sciences serait réalisé au détriment soit d'opérations de requalification à l'Est, soit d'opérations de développement des transports en commun dans l'Ouest.

Enfin, certains craignent que le niveau de péage sur l'infrastructure n'en exclue certains ménages, pourtant dépendants de la voiture. D'autres doutent que le péage puisse représenter une part importante de financement du projet, et prévoient donc un poids trop élevé de l'investissement sur le contribuable.

Le maître d'ouvrage rappelle ses objectifs et évoque la concertation ultérieure

Le Conseil général rappelle que le projet correspond à sa politique générale en matière de voirie, et appelle à sa réalisation, [4>dans sa version courte<4], la plus rapide possible.

Le Grand Lyon retient du débat des convergences sur plusieurs objectifs, en premier lieu desquels[5> la requalification de l'A6/A7. <5]Mentionnant des désaccords relatifs au positionnement à donner au « curseur » entre transports en commun et mode routier, il

rappelle la perspective multimodale qu'entend porter l'agglomération. En conclusion, il appelle les participants à avoir confiance dans le projet d'Anneau des Sciences.

Concernant la concertation d'après débat (pour laquelle une participante a suggéré l'établissement d'un comité de pilotage associant les principaux acteurs),[6> le Grand Lyon propose un certain nombre de modalités qui pourraient être mises en œuvre <6]:

- 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.

[1]

Comment commenter ce document

par Modération le 28 mars 2013 à 12:14

Sélectionnez un passage puis cliquez sur "+ commentaire" en haut à gauche. Merci d'indiquer vos nom, prénom, ville et email afin que votre message soit publié.

(1.1)

Avis sur le débat

par Marc Pagano, Collectif Riverains et Usagers de la Rocade Est (Mezieu) le 03 avril 2013 à 14:10

Nos conclusions sur le Débat Public sur l'Anneau des Sciences (A.D.S.) D'emblée, nous tenons à remercier la CPDP qui a eu la lourde charge d'organiser cette consultation et de conduire des débats qui s'annonçaient difficiles, sinon houleux. Elle les a conduits selon des principes démocratiques qu'elle a su faire respecter avec une autorité très largement appréciée des participants ce qui a permis un débat de haute tenue. L'unanimité des remerciements adressée à toute l'équipe de la CPDP en témoigne et nous y ajoutons bien volontiers les nôtres. Les conditions du débat : une situation ubuesque. La lettre de mission de la C.P.D.P., d'ailleurs confirmée lors de la séance d'ouverture est effarante : la consultation de la population sur l'A.D.S. n'a réglementairement aucune valeur, puisque sa validité dépend de la réalisation par l'Etat du contournement autoroutier de l'agglomération. Donc, le processus réglementaire est inversé, donc nul. En fait, si l'Etat se décidait à réaliser le Contournement, il faudrait en passer par toute une procédure d'enquêtes publiques, d'abord sur le contournement, voire la D.T.A. puis sur ... le TOP/Anneau des Sciences ! Face à cette situation, on peut donc légitimement s'interroger sur le sens de cette consultation, d'autant qu'il ne s'agit réglementairement que d'une simple collecte d'avis, certes analysée par la CPDP, mais sans que les Maîtres d'ouvrage (Grand Lyon et Conseil général) aient obligation légale d'en tenir compte. C'est donc officiellement une opération zéro en ce qui concerne la validité de la consultation. On ne saurait encore moins parler d'une procédure de concertation entre le Maître d'oeuvre. et les citoyens puisqu'ils n'ont aucune garantie que leur point de vue sera pris en compte, qu'il soit rejeté ou adopté, mais, au moins considéré ! A ce point, nous rappelons que la procédure actuelle de consultation de la population est très en deçà de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement qui, dans son Art.7, précise : « que toute personne a le droit... de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. » Ce qui établit l'intervention du citoyen dans l'aménagement du territoire comme un droit constitutionnel. On peut donc s'interroger sur les raisons qui ont conduit le Grand Lyon à lancer cette consultation en cette période. Constatons que les déclarations de M. Collomb, président du Grand Lyon devant les participants du Débat Public, ont relié à maintes reprises la conception de l'Anneau des Sciences à celle du projet actuel de Métropole Lyonnaise, vaste refonte de la restructuration et des compétences territoriales du Grand Lyon et du département du Rhône. On se doute qu'elle sera un enjeu de la toute prochaine

consultation électorale ! ET, pourtant, un débat marquant, en raison de la nombreuse participation du public : La participation importante et l'ensemble des remarques (critiques, soutiens, propositions) témoignent de l'irruption du public dans son ambition d'être partie prenante dans l'aménagement de son cadre de vie. En ce sens, elle démontre l'urgence de la légalisation d'une loi conforme à la Charte Constitutionnelle de l'Environnement et particulièrement de son Art 7. C'est ce que nous avons demandé à Bron et nous ne pouvons que regretter l'attitude du Vice-Président du Grand Lyon qui, rejetant notre demande, sous le prétexte d'une gestion impossible, ne s'est même pas rendu compte qu'en tant qu'élus de la république, il rejetait un article constitutionnel, portant sur les droits de l'homme et du citoyen. Remarquons aussi que la richesse du débat fait écho aux très nombreuses protestations, réclamations, manifestations, qui, depuis de nombreuses années, agitent particulièrement l'agglomération sur les questions d'aménagement du territoire. Face à cette contestation montante, il devient urgent que les pouvoirs publics appliquent leurs obligations constitutionnelles, ce qui permettrait une gestion moins conflictuelle, et les contraintes incontournables de l'aménagement mieux acceptées. Par ailleurs, sans entrer dans le détail du projet, nous avons noté que celui-ci comportait plusieurs points positifs comme la requalification de l'axe A6/A7, le choix de la multimodalité, dont le développement des Transports en commun, celui des tunnels, et des «couvertures» de carrefours permettant de réduire le bruit et libérant des espaces nouveaux. Relevons également l'importance donnée à la liaison de la ville avec le port fluvial dont le trafic devrait soulager la ville d'une partie du fret routier. Cependant, l'orientation du projet, axé sur la desserte des pôles de «compétitivité», nous semble réducteur parce qu'il est fondé sur les exigences de circulation demandées par les entreprises, soit l'accès à ces pôles des salariés, des étudiants, des marchandises. L'essentiel nous semble avoir été oublié : répondre aux besoins et aux attentes de tous les habitants en matière de circulation : ainsi, la liberté de circulation étant un droit universel, on ne peut que constater encore une fois que la mise en place de péages restreint la liberté d'accès au centre ville par une discrimination fondée sur l'argent. De même, nous avons relevé qu'aucune enquête, relevant les souhaits de déplacements autres que domicile/ travail n'avait été effectuée, ni sur les aménagements souhaités pour rendre l'agglomération plus vivable. Pourtant, nombre d'interventions auraient mérité une attention particulière : ainsi, les réclamations d'habitants de l'Ouest-Lyonnais, exaspérés par les blocages quotidiens dans leur secteur et indignés par la stupide arrivée de l'A89 en pleine ville (idem pour celle prévue de l'A45), ont redonné sa légitimité au projet de COL, combattu notamment par la préfecture. De même, la remise en cause par des associations de l'Ouest du refus du Sytral de transports tram/trains dans ce secteur, sous prétexte de non-rentabilité, ont pu reprendre le thème de l'augmentation tendancielle de l'utilisation des trains en raison même des blocages routiers. En réalité, le Maître d'ouvrage nous a présenté un projet certes bien ficelé, mais, sans souci d'un véritable dialogue avec les intervenants, dont chacune des interventions était, soit rembarée, soit rectifiée, au mieux commentée. Il a fallu, dans quelques cas, l'intervention énergique du Président Marzolf, pour rétablir l'esprit et la dignité du débat, en contraignant au silence les représentants des autorités qui voulaient interrompre des intervenants. Le comportement de ces autorités laisse la pénible impression que l'autoritarisme pilote le projet. Beaucoup plus grave, le projet a fait l'impasse sur sa liaison avec l'Est lyonnais d'une façon qui ne peut qu'inquiéter. En effet, si l'on s'en tient aux deux hypothèses du projet, soit le circuit court, soit l'hypothèse « Rocade », dans les 2 cas, la Rocade Est, actuel contournement de Lyon est concernée par le report d'une partie de la circulation rejetée par la requalification de l'axe A6/A7. Phénomène évident dans l'hypothèse courte où, en absence du COL, l'A.D.S. connaîtra le mélange de trafic local et de transit avec un délestage important sur la Rocade Est qu'il frôle. Réalité encore plus évidente avec le projet Rocade, semble-t-il abandonné, d'autant qu'il empruntait sur un long parcours la Rocade Est. Or, le bouclage de l'Ouest du périphérique ne peut échapper au mélange des trafics (transit et local) qu'avec la réalisation d'un véritable contournement routier dédié uniquement à l'éviction du transit extérieur. Et cela implique nécessairement la fin du statut actuel de «Contournement Est» infligé à la Rocade Est dont on connaît la congestion permanente et, en conséquence, son retour à sa vocation initiale dite de «Rocade des Villages» dédiée au seul trafic de liaison locale. Ainsi, logiquement, nous avons soulevé la possibilité de requalification de la partie Rocade (RN 346), en voie uniquement urbaine. Or, constatons que ce problème est évacué du projet comme celui du scénario « rocade ». On peut s'interroger sur le pourquoi de ce silence quand on sait que la Rocade est particulièrement touchée par le projet OL Land qui amplifierait sa congestion et que, bien loin de la requalification, les aménagements projetés de ses échangeurs amènent à relancer l'idée d'élargissement de la Rocade à 2X3 voies ! C'est ignorer les nombreuses interventions des élus, des diverses associations et habitants de tout l'Est lyonnais, et leurs nombreuses manifestations annuelles qui témoignent de leur indignation face à l'«oubli» volontaire d'un problème essentiel de circulation. Certes, les organisateurs ont annoncé que le débat sur les contournements n'étaient pas d'actualité dans le cadre de la mission de la CPDP, mais la réalité de la circulation lyonnaise ne peut être réglée par le projet forcément restreint de l'A.D.S. La décision de ne pouvoir aborder la question du contournement alors que celui du bouclage du périphérique lui est intimement lié, repose la question des raisons d'ouvrir en cette période un débat limité inscrit pourtant dans des ambitions d'extension de la gestion du territoire à la métropole. En effet, celle-ci inclurait des territoires directement concernés par la circulation de l'agglomération dans toute son étendue actuelle et bien au-delà. C'est en particulier, la situation de l'Est lyonnais dont le développement considérable annoncé, centré sur l'aéroport de St Exupéry, impliquerait celui des plate-formes multimodales de transfert de passagers et de fret, entre avions, trains et camions ainsi que la multiplication des divers modes de

transports (lignes nouvelles de trains, zones logistiques, doublet de pistes, etc.), dans une zone de plus en plus urbanisée. C'est dans le but d'élargir l'accès à cette zone que le préfet de région préconise le contournement routier à l'Est, déjà réalisé (A432) mais volontairement arrêté à l'A43, déjà fortement surchargée ! C'est ressenti comme une véritable provocation ! Concluons : Le débat, s'est tenu, certes dans les conditions ambiguës que nous avons dénoncées. Cependant, l'organisation de celui-ci (tout à l'honneur de la C.P.D.P. !), et la nombreuse participation du public ont modifié quelque peu la donne, car nombre de problèmes incontournables ont été évoqués et expriment fortement l'impatience du public à voir se régler les problèmes quotidiens de circulation face à l'insuffisance des réponses apportées. Le Grand Lyon a dû proposer la poursuite de la concertation mais réduite aux associations s'intéressant à tel ou tel mode de transport. Certes, il s'agit d'un engagement mais sans obligation légale pour le Grand Lyon. Quant aux autres demandes, rien n'assure qu'elles seront entendues, encore moins prises en compte, ce qui est profondément regrettable. C'est l'absence d'une loi imposant aux pouvoirs publics la prise en compte de la réflexion publique sur l'aménagement de son territoire qui constitue le défaut essentiel de ce débat public. Meyzieu, ce mercredi 04 03 2013 Marie-Madeleine Emery Vice-Présidente Marc Pagano Président Michel Poët Vice-Président

[2]

Nuisances

par Jocel Durand le 04 avril 2013 à 14:27

Oter des nuisances d'un côté pour les mettre d'un autre : voilà un grand progrès !!!!!

[3]

Le MO a écarté trop vite les solutions sans infrastructure routière MAJEURE

par Jean Sarraillon le 05 avril 2013 à 15:40

En effet beaucoup de réservations de voirie ou élargissements sont dans le PLU actuel, d'autres éventuellement étant possibles lors de la révision engagée. Le cahier d'acteur n° 4 pose cette question et s'interroge sur la prise en compte de ces améliorations de d'emprises de voiries : hausse de capacités dans les études de trafics, mais surtout requalification pour priorités TC, élargissement de trottoirs ou pistes cyclables. Ex : alignement actuel à 16 m de l'av. Joliot Curie pour un tramway point du Jour - Alai issu d'un tunnel Perrache -Point du Jour (mairie 5e) de la rue Cdt Charcot pour l'aménagement de la ligne forte C2, etc.

[4]

Le tracé court n'est pas opportun !

par Pierre Sublet le 04 avril 2013 à 21:30

L'AVIS 119 fait une analyse complète et détaillée que le MO devrait prendre en compte. Est-il normal que le MO étudie "donc retoque" les propositions autres que la sienne jugée bien évidemment la meilleure ? La plupart des réponses aux multiples questions du débat ne sont pas satisfaisantes. La pratique de la langue de bois n'est pas morte !

[5]

Nuisances

par Jocel Durand (Sainte Foy lès Lyon) le 04 avril 2013 à 14:28

Idem : pour qui les nuisances ?

[6]

Bla bla

par Jocel Durand le 04 avril 2013 à 14:29

Bla bla bla bla ou comment endormir le citoyen ...