

## Enseignements du forum, 11-24/03/13



### ENSEIGNEMENTS DU FORUM DE DISCUSSION

11/03/13-24/03/13

382 avis, 255 commentaires

Ces enseignements portent sur les 41 nouveaux avis et 25 nouveaux commentaires publiés entre le 11 mars et le 24 mars 2013. Les thèmes les plus discutés sont la mobilité et les modes de vie, l'aménagement des territoires et les autres solutions.

#### Aménagement des territoires

##### Entrée nord-ouest de Lyon

Une habitante du 9<sup>e</sup> arrondissement de Lyon fait part de son soutien au projet, dont elle attend une amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie dans son quartier (A351).

Une Tassinnoise remercie la commission d'avoir intégré sa ville dans le débat, mais regrette que la réunion organisée à Tassin n'ait apporté « aucune information pertinente » sur « l'impact direct [du projet] sur [leur] quartier et [leur] cadre de vie » (A342).

##### Entrée sud-ouest de Lyon

Une internaute de Pierre-Bénite se déclare opposée au projet défendu par le Grand Lyon dans la mesure où il soulage le centre de Lyon au détriment de sa périphérie. Elle déplore que le projet n'ait pas été « assis sur une véritable concertation entre toutes les zones impactées » et s'inquiète pour le quartier du Perron (situé à la fois sur Oullins, Saint Genis Laval et Pierre Bénite), dont la richesse patrimoniale historique et naturelle est menacée. Elle estime toutefois que le débat public « aura eu le mérite de soulever les nombreuses questions qu'il faut se poser avant de prendre une décision » (A367, voir aussi A363). Une autre habitante de la ville conteste le projet et appelle à réaliser des améliorations « plus modestes » – mise en place du COL, prolongement du métro aux Hôpitaux sud puis Yvours sans condition de bouclage du périphérique (A365).

##### Périphérique actuel et Rocade Est

Un internaute de Corbas, constatant que la question du contournement autoroutier de Lyon reste sans réponse, estime le Grand Lyon « bien décidé à satisfaire les populations de l'ouest lyonnais en réalisant coûte que coûte son Anneau des sciences, engagement de l'Etat ou non ». Dès lors, il demande à ce que le Grand Lyon mette tout en œuvre pour assurer l'équité entre l'est et l'ouest de l'agglomération en matière de qualité de vie (A377).

##### Requalification de l'A6/A7

Des habitants de Perrache-Confluence réitèrent leur attachement à ce projet, qui pourrait réduire de 20% à 40% les émissions de polluants sur l'axe A6/A7. Ils souhaitent que le contournement de l'agglomération soit mis en œuvre au plus vite afin de déclasser

l'autoroute urbaine (A376). D'autres Lyonnais de la presqu'île, s'ils soutiennent également le projet, demandent à ce que la problématique de la circulation et des places de stationnement dans le quartier soit prise en compte (A352). Un internaute de Gerland estime le projet indispensable pour la ville et pour son quartier, qui gagnerait en accessibilité (A366, voir aussi A370).

## **Impacts environnementaux**

Pour certains participants, « il est évident que la construction d'un nouveau périphérique dédié avant tout à l'automobile ne permettra en rien de réduire nos émissions de CO2. » (A364) En outre, par effet d'éviction, ce projet vient en substitution d'autres projets de transports susceptibles de réduire les émissions du territoire. Pire, « en permettant de se déplacer plus rapidement, il augmentera les distances de trajets et contribuera ainsi à renforcer l'étalement urbain. » Ils préconisent d'étudier le déclassement des autoroutes urbaines sans nouvelles voiries compensatoires, de maîtriser l'usage de la voiture en ville en dimensionnant les voiries et les stationnements, de développer des transports en commun performants, ainsi que de mettre en place des itinéraires cyclables et piétons continus et sécurisés depuis l'Ouest Lyonnais jusque dans le cœur de l'agglomération.

## **Mobilité et modes de vie**

### **Circulation automobile**

Plusieurs internautes doutent de l'efficacité du projet en matière de fluidification de la circulation (A374, A373, A358, A350). Certains font valoir que les nouvelles voiries tendent à engendrer une augmentation du nombre et de la longueur des trajets en voiture et préconisent davantage de report modal ainsi qu'une réflexion sur l'organisation urbaine afin de limiter les déplacements. D'autres en revanche soutiennent que le projet permettra de réguler la saturation quotidienne des réseaux routiers du centre et de l'ouest lyonnais (A347, A371). Une participante relève le danger que représentent l'autoroute urbaine et le périphérique Est en raison du comportement de leurs usagers (non respect du code de la route notamment), et demande à ce que leur sécurité soit renforcée (A349).

### **Déplacements en modes doux et transports en commun**

Selon un participant, le Sytral, contrairement à ses affirmations, ne propose pas la plus importante offre de stationnement en parc relais de France. En effet, Nantes métropole, avec ses 5 872 places, fait mieux que le Grand Lyon (7 000) en termes de places de stationnement par habitant. Il ajoute que le sud-ouest est particulièrement peu doté, et que les parcs relais sont d'ores et déjà « plus que saturés » (A378). Un internaute plaide pour un développement accru des transports en commun dans une optique de développement durable (A369). Une habitante d'Oullins propose quant à elle de prolonger le métro jusqu'à Saint Genis Laval au sud et Francheville, Tassin et Gorge de Loup au Nord (A353).

### **Développement économique et urbanisme**

Des professionnels et dirigeants d'entreprises, ainsi qu'un élu, expriment leur soutien à l'Anneau des sciences, porteur de gains de productivité et d'attractivité économique (A357, A344, A343, A372) : « Nous avons besoin d'intervenir pour nos clients du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest du Grand Lyon avec nos camions, nos utilitaires et nos matériels pour des interventions de travaux neufs ou de dépannage. Les temps de trajet sont des temps non productifs pour nous et nos clients » (A344). Un enthousiasme tempéré par un internaute, qui relève que le gain de temps apporté par l'Anneau des sciences, très attendu par les milieux économiques, ne sera que de 4 minutes (A356).

## **Santé et qualité de vie**

Alors qu'un internaute revient sur l'enjeu de santé publique que représente la proximité d'un échangeur avec le site des Hôpitaux Sud (A363), un autre défend le projet car il « améliorera la qualité de l'air » (A345).

## **Solutions alternatives ou complémentaires**

Un internaute formule une série d'observations sur les hypothèses de trafic du Grand Lyon et décline les hypothèses et la méthode à suivre pour mener des études complémentaires afin d'optimiser un scénario sans nouvelle infrastructure routière lourde (A359). Un participant, faisant valoir la capacité supérieure des transports en commun par rapport à la voiture, suggère un réseau de lignes fortes de TC entre le centre et l'ouest (A355). Pour un autre intervenant, il est inutile, voire contre-productif, d'ajouter de nouvelles voies. Il s'agit au contraire « d'étaler le trafic par toute une panoplie de petites dispositions (...) : accord avec les entreprises pour différer les heures d'entrée ou sortie ; incitation efficace au covoiturage ; 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 d'une aide à la conduite en temps réel avec indication des ralentissements et proposition de déviation, interdiction d'utilisation des poids-lourds à certaines heures, etc. » (A379, voir aussi A354).

## **Le débat public**

### **Les principes, l'organisation et les suites du débat**

À l'approche de la clôture du débat, des internautes en livrent leur appréciation. L'un d'eux fait part de sa déception et de son « amertume » après avoir entendu « le président du Grand Lyon clore le débat en reprenant presque mot à mot son discours d'ouverture du débat en novembre » : « On nous a invités à participer, à proposer et nous entendons une conclusion assez jésuitique nous dire que le projet se fera à l'identique de ce qui a été prévu ». Il se réjouit toutefois que le débat ait « permis aux opposants au projet de mieux préciser leur pensée, de rencontrer de nombreuses idées, de découvrir qu'il y a des chercheurs qui pensent dans la même sens que [les opposants]. C'est un acquis, maigre, mais qui pourra le moment venu donner des fruits. » (A382) Un autre internaute note l'autonomie de la CPDP et « l'honnêteté intellectuelle évidente » de ses membres, mais déplore que le Grand Lyon ait exercé les fonctions de juge et partie dans ce débat, ainsi que l'absence d'une véritable concertation en amont de l'élaboration du projet. Il invite les « décideurs » à écouter la contestation, qui sait aussi « être constructive » (A379). Une opinion que ne semble pas partager un autre participant qui, au vu de l'opposition suscitée par le projet, constate que l'époque est « propice à la critique et à la suspicion » (A346).

### **Expertise complémentaire**

La publication de l'expertise complémentaire réalisée par le cabinet TTK a suscité la création, au sein du forum, d'un espace dédié aux discussions des internautes à ce sujet.

En réponse à l'affirmation du Grand Lyon selon laquelle le projet de RER aurait été « étudié et refermé à double tour », TTK rétorque que cette option de RER n'a pas été étudiée jusqu'au bout. TTK estime qu'il serait notamment intéressant d'étudier une variante d'exploitation plus « simple », avec tunnel dédié aux seuls trains d'un axe St-Etienne – Givors – Lyon – St-Clair. (A368)

TTK revient sur la questions des parts modales vélo et marche à pieds (MAP) comparées de Lyon et Karlsruhe : contrairement à l’assertion du maître d’ouvrage, ces parts modales sont supérieures pour la ville de Karlsruhe. En outre, le territoire de la Communauté Urbaine de Lyon correspond bien selon TTK au territoire de la commune de Karlsruhe. TTK rappelle que, au-delà des comparaisons le cœur de son propos est de signaler que « la marge de progression des modes actifs est généralement sous-estimée » et que « des bouleversements sont en cours et des évolutions fortes et inattendues peuvent se produire ». (A361)

Une internaute, qui se décrit non comme « une experte » mais « seulement une habitante du secteur depuis de nombreuses années », fait part de ses questions et critiques au sujet de l’expertise complémentaire (A360). Elle s’étonne tout d’abord que TTK préconise la mise en place d’un boulevard urbain « coupant Francheville sur le CD42 », puis conteste l’analyse selon laquelle l’installation d’une station de TC à moins d’1 km des habitations jouerait en faveur d’un habitat plus dense : « je propose aux experts de faire ce type de trajet 2 à 4 fois par jour avec une poussette et des enfants en bas âge ! Ou encore sous la pluie ou la neige ... ». De même, la « piétonisation de la presqu’île » et le « remplacement de l’Anneau des sciences par une liaison Saint-Paul/Part-Dieu » ne lui paraissent pas « sérieux ». Enfin, l’accès rapide et permanent aux hôpitaux sud demeure pour elle le « point central et capital de l’ Anneau des sciences », mais n’est pas assuré selon elle par les alternatives évoquées dans l’expertise. Un internaute invite l’auteure de l’avis à prendre connaissance de plusieurs contributions versées au débat afin de nuancer son analyse, notamment sur la question de l’échangeur au sud de Lyon (commentaire 1 de l’avis 360) : « Le débat nous a appris que l’entrée sud était à Irigny Yvours, un échangeur en liaison avec le train et l’A450 ne serait-il pas plus judicieux que celui des hôpitaux ? ». Le cabinet TTK réagit également (commentaire 2 de l’avis 360) : les trajets à pieds inférieurs à 1 km ne constituent pas selon le cabinet un obstacle rédhibitoire pour les personnes avec enfants, et l’ouverture aux voitures de la rue Grenette ne leur semble pas indispensable.

Enfin, un participant expose ses désaccords techniques avec certains points de l’expertise complémentaire, notamment les données de population et de mobilité à l’échelle du Grand Lyon, la prise en compte du lien transports-urbanisme et l’évolution du trafic routier (A362).