



4 décembre 2012 - Réunion d'approfondissement : le projet et son contexte La Sucrière – Lyon Confluence Synthèse

Présentation du débat

Philippe Marzolf, président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), est excusé. Cécile Valverde, membre de la CPDP, ouvre la séance et en expose les objectifs et le déroulé:

- Mieux comprendre le contexte dans lequel s'inscrit le projet.
- Entrer dans le détail du projet.
- Présenter la manière dont celui-ci s'inscrit dans les différents schémas d'aménagement du territoire : SCOT, PDU, PPRT.

Principes du débat

- La CPDP est indépendante et neutre.
- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Le public peut s'informer, avoir des réponses à ses questions et donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.

Le calendrier du débat

- Du 10 novembre 2012 au 28 février 2013.
- Compte rendu et bilan du débat au maximum 2 mois après la clôture.
- Décision du maître d'ouvrage dans un délai maximum de 3 mois.

Les réunions publiques : 5 réunions et ateliers thématiques, 4 réunions territoriales et 1 réunion de clôture.

Cécile Valverde indique que parallèlement aux réunions publiques, des étudiants de l'ENTPE et de Sciences-Po Lyon mènent des actions dans le cadre du débat.

Elle rappelle les différents moyens et lieux dont dispose le public pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions : le site internet du débat, les locaux de la CPDP, et les différents supports de communication de la CPDP et des collectivités.

Cécile Valverde annonce que déjà 70 avis ont été transmis à la CPDP et que plusieurs enregistrements vidéo ont été réalisés.



Jean-Stéphane Devisse indique que la CPDP a déjà reçu plusieurs demandes d'expertise complémentaire.

La CPDP vérifiera si une partie des réponses est disponible dans des études existantes ou chez le maître d'ouvrage.

Concernant les autres demandes, les auteurs préciseront leur requête lors des réunions publiques du 5 et du 18 décembre.

La CNDP décidera le 9 janvier si elle donne suite à ces demandes.

Les expertises doivent le cas échéant pouvoir être réalisées dans un délai qui n'excède pas les 2 mois de prorogation éventuelle de la durée du débat.

II Présentation du projet

En présence de :

- Jean-Claude Desseigne et Gérard Claisse, vice-présidents du Grand Lyon
- Jean-Luc Da Passano, vice-président du Conseil général du Rhône
- Gérard Labrit, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon
- Olivier Laurent, responsable du service Déplacements, Grand Lyon

Introduction par Jean-Claude Desseigne qui met l'accent sur la nécessité pour l'agglomération lyonnaise de trouver des réponses aux problèmes que rencontrent les citoyens et les entreprises si elle veut atteindre ses objectifs en matière de développement économique et de qualité de vie.

- L'A6/A7 traverse le cœur de ville, avec 115 000 véhicules par jour, dont 15 % sont en transit. 50 000 personnes sont impactées par la pollution générée par ce trafic.
- Sur la rocade Est, le trafic est composé à 30 % de véhicules en transit.
- L'ouest de l'agglomération est engorgé et difficile d'accès, en dépit des investissements colossaux du SYTRAL (1 milliard d'euros) et du Grand Lyon (300 000 euros) pour développer les transports collectifs.

L'Anneau des Sciences est conditionné à la réalisation par l'État d'un grand contournement de l'agglomération.

L'Anneau des Sciences, à la différence de l'ancien projet de tronçon ouest du périphérique (TOP) n'est pas seulement d'une infrastructure routière, mais un projet d'agglomération.

Un scénario Rociade est parallèlement étudié, son inconvénient majeur étant qu'il risque de se transformer en un mini contournement de Lyon.



Les différentes hypothèses « tout transports en commun » n'apportent pas de solutions satisfaisantes.

Pour Jean-Luc Da Passano, le statut de métropole européenne de l'agglomération lyonnaise suppose de séparer la circulation de transit du trafic local et de pouvoir aller d'une extrémité à l'autre de l'agglomération sans traverser l'hypercentre.

Il souligne la singularité de Lyon, avec ses obstacles naturels constitués par les collines et les fleuves. Le Conseil général du Rhône se prononce en faveur du tracé court (Anneau des Sciences) car il boucle le périphérique et permet de desservir et de relier les activités économiques. Le tracé long (Rocade) aurait l'inconvénient d'impacter, au sud de l'agglomération, une zone en bordure du Rhône dont les écosystèmes ont été réhabilités.

Gérard Labrit débute la présentation du projet en exposant le contexte et les objectifs du Grand Lyon.

L'agglomération lyonnaise est une métropole de 3 millions d'habitants, économiquement dynamique. Elle a mis en œuvre une politique de mobilité durable associant maîtrise de la voiture en ville, développement des transports en commun et des déplacements doux, qui a conduit à une baisse de l'usage de la voiture et une hausse de celui des transports en commun.

A l'horizon 2030, l'agglomération entend poursuivre son développement économique, sa croissance démographique (150 000 habitants supplémentaires) et mettre la nature à portée de tous.

Cela nécessite d'amplifier la politique de mobilité durable et donc de lever plusieurs obstacles: un réseau routier qui mêle trafic de transit et trafic de desserte, un réseau congestionné à l'ouest et un réseau TER qui trouve ses limites malgré son développement.

Le projet global vise à soulager les cœurs de ville, relier les pôles d'innovation, rendre accessibles les bassins de vie et développer les grands projets.

3 hypothèses misant uniquement sur le renforcement des transports en commun ont été étudiées : aucune d'entre elles ne permet de résoudre les dysfonctionnements et toutes engendrent une hausse des trafics et de la congestion de l'Ouest lyonnais.

Ces constats ont fait valoir la nécessité de concevoir un projet global et intégré: l'Anneau des Sciences, solution privilégiée par le maître d'ouvrage, est à la fois une nouvelle infrastructure, un projet de territoire et un équipement multimodal.

Cette voirie dédiée à la distribution des trafics locaux est conditionnée par la réalisation par l'État d'un contournement autoroutier de l'agglomération.

Gérard Labrit apporte des précisions concernant la répartition entre trafic de transit et trafic de desserte. La moyenne de la proportion du trafic de transit est plutôt de 15 à 20 % sur l'A6/A7.



La part de transit est en moyenne de :

- 20 000 véhicules/jour sur l'A6/A7
- 25 000 véhicules/jour sur la rocade Est
- 5000 véhicules/jour sur le boulevard Laurent Bonnevey

Le projet Anneau des Sciences compte 14,8 km de voies, enterrées à 80 %.

Il est **multimodal**, avec la création de lignes de bus et d'aménagements dédiés, des connexions aux infrastructures lourdes, des parcs relais et de covoiturage. L'ensemble de ces mesures conduira à accroître la performance des transports en commun.

Ce **projet de territoire** constitue à la fois un levier de développement économique, en reliant les pôles économiques, universitaires et de recherche, l'opportunité d'engager des opérations majeures de requalification urbaine, d'améliorer le cadre de vie et de disposer de transports en commun plus performants.

L'Anneau des Sciences va permettre de mettre l'environnement en valeur, de réduire les nuisances pour environ 50 000 personnes (-20 à -40 % de pollution et une atténuation du bruit de 2 à 3 décibels dans l'Ouest et en centre-ville) et de réduire les incidences sur les milieux naturels. Le bilan carbone de l'Anneau des Sciences est neutre.

Le projet Rocade est le 2nd scénario étudié : ce tracé compte 16 km de voies dont 69 % enterrées, de la Porte de Valvert au boulevard urbain sud et à la rocade Est, avec 2 portes différentes.

Il risque de se substituer au contournement routier de l'agglomération et d'accroître la pression sur la trame verte de l'Est de l'agglomération. Cette option répond moins bien aux besoins économiques du territoire,

Le coût du projet, selon le scénario retenu, est estimé entre 2,1 milliards et 2,5 milliards d'euros, dont :

- 120 à 150 millions d'euros consacrés à la requalification de l'A6/A7
- 800 millions à 1 milliard pour le renfort des transports en commun
- 150 millions d'euros pour la requalification des voiries de l'Ouest

Calendrier de réalisation du projet

- Été 2013 : décision du maître d'ouvrage
- 2013 – 2016 : études préalables



- 2016 – 2017 : enquête publique suivie de la déclaration d'utilité publique
- 2018- 2020 : démarrage des travaux
- 2025 : mise en service de la liaison Valvert / Laurent Bonnevey
- 2028 : requalification de l' A6/A7 en boulevard urbain

Questions de la salle

Georges Chiche, de l'association Changer pour Améliorer les Déplacements à Oullins (CADO) émet une série de réflexions et questions :

1. Il trouve qu'il y a une forme de manipulation de la part du maître d'ouvrage lorsque celui-ci pose d'emblée une contre argumentation face au scénario « tout transports en commun », en écartant l'idée d'une d'amélioration dans les transports en commun d'ici 2030, et en s'appuyant sur les chiffres actuels. Il émet également des doutes sur l'honnêteté du maître d'ouvrage face à la présentation peu détaillée du scénario Rocade.
2. Il s'étonne que les représentants d'entreprises argumentent en faveur du projet au motif qu'il faciliterait les trajets domicile-travail des salariés en voiture, au lieu d'encourager le recours aux transports en commun.
3. Il souligne que si l'on installe un échangeur à la Saulaie, ce quartier risque de disparaître en raison de l'emprise foncière et du trafic généré.
4. Il observe que dans le projet de requalification de l' A6 /A7, le maître d'ouvrage écarte un potentiel report modal entre voiture et transports en commun.

Réponses de Gérard Claisse

1. Le dossier prend en compte les évolutions des modes de déplacement et le Grand Lyon souhaite toujours réduire la part de la voiture particulière.

A l'horizon 2030, l'objectif est que les modes de déplacements se répartissent entre la voiture (40 %), les transports en commun (21 %), les modes doux et 2 roues (7,5 %). Cela exige de renforcer les transports publics dans l'Ouest lyonnais en prolongeant le métro, en créant la ligne LEOL et les lignes A2 et A4 et en dégagant les voiries encombrées. Ceci représente un investissement d'1 milliard d'euros.

2. Le scénario Rocade est étudié au même titre que le scénario Anneau des Sciences.



Olivier Laurent précise que les 2 scénarios intègrent les mêmes mesures de renforcement des transports en commun, celles-ci allant au delà de ce qui est inscrit au SCOT. Il ne s'agit donc absolument pas d'abandonner les transports en commun.

Jean-Paul Puyfaucher demande au Grand Lyon quelle sera la dimension de l'échangeur de la Saulaie.

Gérard Labrit répond qu'il s'agira d'un demi-échangeur de 1,6 ha qui assurera les échanges en provenance du Valvert mais pas ceux en provenance de Laurent Bonnevey. C'est la raison pour laquelle un pont urbain sera créé.

Jean-Paul Puyfaucher indique que les études réalisées par le maître d'ouvrage pour cet échangeur seront mises en ligne sur le site de la CPDP.

Question de Claude Mouchikhine, du collectif STOP au TOP

Selon lui, les deux autres solutions (Rocade et recours massif aux transports en commun) ont été très insuffisamment étudiées.

Il souhaiterait savoir quels types de transports en commun ont été étudiés dans les hypothèses « transports en commun ». Il précise que les associations ne réclament pas une solution « tout transport en commun », mais plutôt un système qui privilégie ceux-ci. Il observe que les coûts affichés par le Grand Lyon ne correspondent pas aux estimations faites par les associations et que les hypothèses étudiées par celles-ci permettraient de transporter plus de monde à un moindre coût.

Jean-Paul Puyfaucher demande à **Claude Mouchikhine** de préciser ce qu'il entend par « privilégier les transports en commun ».

Claude Mouchikhine indique que les problèmes de circulation dans l'Ouest lyonnais sont de nature pendulaire, lors des trajets domicile-travail. Partageant le souhait de voir l'A7 requalifiée en boulevard urbain, il préconise que ces trajets s'effectuent en transports en commun aux heures de pointe, le boulevard urbain laissant la place aux automobiles aux heures creuses.

Pour Gérard Claisse, le projet n'est pas un scénario « tout véhicule privé ». Le Grand Lyon a pour objectif de réduire la place de la voiture en ville et obtient des résultats probants. Mais les réalités diffèrent selon la nature des trajets : si dans le cœur d'agglomération, le trafic automobile a baissé de 15 %, celui-ci est resté stable dans le périmètre Lyon-Villeurbanne et il continue à augmenter en zone péri urbaine.

Une étude prospective indique que si l'on double l'offre de transports en commun, le report modal de la voiture vers les transports en commun est au maximum de 10 %. On ne peut par ailleurs pas imposer aux personnes de ne pas prendre leur voiture.



Questions de François-Noël Buffet, maire d'Oullins

- Il a été affirmé que l'A7 serait requalifiée en boulevard urbain jusqu'à Pierre Bénite. Peut-on acter cette affirmation ?
- Existe-t-il une étude sur le futur taux de fréquentation du métro qui ira jusqu'aux Hôpitaux Sud ?
- Combien de véhicules passeront-ils par les échangeurs ?
- Est-il cohérent de créer un demi-échangeur à la Saulaie si l'on veut développer l'activité économique de ce quartier ?

Jean-Paul Puyfaucher demande à **François-Noël Buffet** quelle est la surface du quartier de la Saulaie. Celle-ci est de 12 à 13 ha.

Pour Gérard Labrit, il est essentiel d'avoir des liaisons entre Gerland, la Saulaie et le vallon des Hôpitaux, en raison du développement des activités de biotechnologies dans ce secteur de l'agglomération.

Jean-Paul Puyfaucher demande au Grand Lyon de fournir les projections de circulation vers les Hôpitaux Sud, à la Saulaie et à hauteur du pont urbain.

Gérard Labrit indique que le Grand Lyon a modélisé l'ensemble des lignes prévues au SCOT pour simuler des bascules de report modal :

- Le trafic à l'échangeur des Hôpitaux Sud serait de 2200 véhicules/heure, constitué principalement de trafic local.
- A la Saulaie, le trafic atteindrait 3000 véhicules/heure en pointe.
- Le pont permettra d'avoir un échangeur plus petit.
- Concernant le franchissement reliant Gerland à Oullins, le Grand Lyon ne dispose pas d'évaluations à ce stade mais les fournira à terme.
- Le Grand Lyon s'appuiera également sur les modélisations fournies par le SYTRAL.

François-Noël Buffet, au regard des projections réalisées sur le trafic sur les échangeurs au sud de Lyon, indique que les voiries à Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite seront saturées, car elles seront plus fréquentées que la Mulatière aujourd'hui, déjà engorgée. Il s'interroge sur la cohérence et l'utilité du projet de demi-échangeur et de pont urbain et demande des chiffres de modélisation sur ce pont.

Gérard Claisse souligne que le demi-échangeur engendre une emprise foncière plus faible de l'ouvrage et que celui-ci servira également au trafic est-ouest.



Le pont urbain aura vocation à mettre en relation les quartiers de Gerland et de la Saulaie. Ce sujet sera à nouveau abordé lors d'une réunion territoriale.

Jean-Claude Desseigne intervient pour préciser que le succès des transports en commun passe par leur qualité : pour convaincre les usagers de les emprunter, l'offre doit être à la hauteur. Par ailleurs, l'Anneau des Sciences est un projet d'agglomération qui a aussi vocation à assurer les liaisons entre les différentes communes. Si on ne réalise pas une infrastructure routière pour désengorger les autres axes, il sera impossible de faire passer des transports en commun supplémentaires.

Edmond Luca, association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, observe que le tracé de l'Anneau des Sciences de Valvert à Beaunant est parallèle aux lignes ferroviaires du XIX^e siècle, qu'il y a ensuite un prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud qui propose la correspondance avec le métro. Il estime qu'un tram-train circulant à une fréquence de 5 min pourrait permettre de transporter le double de personnes par rapport à la voiture (9000 passagers/heure et par sens). Il propose pour tous les usagers des rabattements jusqu'aux échangeurs. Ceux-ci seraient équipés de parcs relais, et les usagers pourraient poursuivre leur trajet en tram-train.

Pour **Olivier Laurent**, on ne peut pas raisonner uniquement sur la capacité de transport, l'on doit aussi analyser la demande des usagers.

Il est nécessaire de raisonner aussi en clientèle captable et de tenir compte des enjeux financiers que représente chaque option. De même, le passage d'un tram-train toutes les 15 min ne serait pas suffisant pour transporter tous les voyageurs.

Michel Marec, représentant de l'UCIL, demande si les chiffres de transit présentés dans le projet tiennent compte de l'hypothèse d'un contournement, et le cas échéant, de quelle hypothèse.

Gérard Claisse répond par l'affirmative, tandis qu'**Olivier Laurent** précise que le raisonnement sur le volume de transit a été mené en imaginant que ce trafic serait reporté sur une infrastructure de contournement, quelle que soit l'option retenue concernant son tracé.

Jean-Paul Puyfaucher demande au maître d'ouvrage de fournir ultérieurement les chiffres de référence sur lesquels il s'appuie dans le cadre du projet.

Bernard Thierry, coprésident de DARLY, demande si la traversée du Rhône s'effectuera via un pont ou un tunnel sous-fluvial et comment sera aménagé en conséquence l'échangeur selon les dénivelés.

Gérard Claisse indique que l'option actuellement retenue est le passage sous-fluvial et **Gérard Labrit** précise que le demi-échangeur sera à demi-enterré, ce qui est



techniquement réalisable. **Jean-Paul Puyfaucher** demande au Grand Lyon de produire un schéma de réalisation de cet aménagement.

Bernard Thierry demande également si le Grand Lyon a besoin de l'autorisation de l'État pour déclasser l'autoroute A6/A7.

Christian Maisonnier, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) explique que le déclassement de la voirie fait l'objet d'un décret de l'État et qu'ensuite celui-ci cède la voirie au Grand Lyon et celui-ci engage des travaux de requalification en boulevard urbain.

L'État s'assure par ailleurs auprès de l'agglomération que les fonctions nationales et internationales de la voirie restent assurées. **Christian Maisonnier** indique que l'Anneau des Sciences pourrait être affectée de façon exceptionnelle au trafic de transit lors des périodes de trafic intense. Il y aura donc une phase de négociation préalable entre l'État et l'agglomération avant le déclassement de l'autoroute en boulevard urbain.

Gérard Claisse réagit en indiquant que l'on ne peut accepter cette réponse telle quelle, car si le Grand Lyon demande à l'État de réaliser un grand contournement autoroutier, ce n'est pas pour que l'agglomération récupère le trafic de transit. Il demande à l'État de prendre clairement position sur ce point.

Maurice Fisch, association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, collectif STOP au TOP, souligne à nouveau le caractère exemplaire du nouveau tunnel de la Croix-Rousse. Réagissant aux affirmations de SANOFI le 29 novembre, **Maurice Fisch** indique que le projet ne passe pas par Marcy l'Etoile, donc ne pourra pas venir alimenter les systèmes de déplacements. Il affirme que c'est parce que l'offre de transports en commun existe que les gens l'utilisent, et qu'il faut prioriser les efforts en ce sens. Selon lui, il faut choisir entre la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière et le renforcement des transports en commun, car l'on ne dispose pas des moyens pour faire les deux.

Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional, infirmier à domicile, travaille dans le quartier de la Saulaie. Un grand contournement, quel que soit son emplacement, vaut-il un tel investissement pour seulement 20 000 véhicules par jour ?

Le TOP est censé faire en sorte que les gens n'empruntent plus l'A6/A7, mais celle-ci est surtout utilisée pour entrer dans l'agglomération.

Dans les scénarios « transport en commun », le Grand Lyon a inclus toutes les lignes inscrites au SCOT mais estime que c'est insuffisant. Le scénario Anneau des Sciences prévoit d'ajouter des transports en commun. A quoi sert le SCOT ? Pourquoi n'y a-t-on pas envisagé toutes ces lignes ?

Le scénario recourant uniquement au renforcement des transports en commun prévoit pour conséquence une congestion des axes routiers. Il est étonnant qu'il n'y



ait pas de report modal envisagé. Il est difficile de prévoir à long terme comment s'organiseront les modes de déplacement et quel sera le trafic : comment obéir aux objectifs que l'on s'est fixés ? A l'ouest, à l'inverse de ce qui est expliqué par le Grand Lyon, la solution des transports en commun apparaît comme étant la plus viable. Le scénario « tout transport en commun » présenté par le Grand Lyon s'inscrit en contradiction avec toutes les autres approches sur cette question.

Gérard Claisse rappelle qu'une étude simulant le doublement de l'offre de transports en commun n'entraîne qu'un report de 10 % du trafic automobile vers ceux-ci. Il confirme que l'hypothèse « transports en commun » prend en compte la création des lignes fortes prévues au SCOT. Il reprend l'exemple du tunnel de la Croix-Rousse pour montrer que le renforcement des transports en commun et la création d'une infrastructure routière ne sont pas antagonistes mais complémentaires.

Ariane Hubert, habitante d'Oullins travaillant à Bron, confirme que le trafic est saturé. Des études ont-elles été faites pour connaître l'impact de voiries supplémentaires ? Elle demande quelles sera la pollution générée par le report du trafic à l'est de l'agglomération.

Monsieur Petiot demande ce que comprennent les estimations financières présentées par le Grand Lyon et si celles-ci devront être réévaluées, à l'instar de certains projets dont les coûts ont été finalement été multipliés par 5.

Nicolas Schlewitz, résident à Saint-Genis-Laval demande comment les automobilistes seront incités à emprunter le contournement plutôt que le périphérique. Il souhaite également savoir s'il existe des chiffres sur les émanations d'air des tunnels.

Noël Bioyon, habitant du quartier Perrache, considère que la traversée de Lyon par l'autoroute constitue un véritable désastre sanitaire. Il met en lumière une situation paradoxale: il y a un nombre considérable de transports en commun dans le quartier, mais celui-ci est complètement saturé par la voiture.

Réponses aux questions

Olivier Laurent indique que l'Anneau des Sciences engendrerait un surcroît de trafic de 10 % au niveau du boulevard Laurent Bonnevey. Cela nécessitera de réaménager le dispositif des entrées et des sorties du boulevard urbain.

Gérard Claisse souligne que les coûts des infrastructures de l'agglomération n'ont jamais été multipliés par 5 par rapport aux coûts initiaux. Le montant de 2,5 milliards d'euros est à ce jour indicatif, des études ultérieures permettront de préciser ces coûts. Les mesures d'accompagnement des transports publics dans l'aménagement de l'Anneau des Sciences sont intégrées dans le montant global du projet.



Jean-Claude Desseigne indique qu'il devra y avoir une vraie réflexion sur les solutions à déployer pour dissuader le trafic de transit de passer par le périphérique, par exemple via des péages différenciés.

Philippe Bossuet du SYTRAL précise qu'à l'heure actuelle, il n'est pas possible d'envisager une cadence de 5 min pour un tram-train.

Gérard Labrit indique qu'actuellement il n'existe pas de technique vraiment fiable pour filtrer les particules des émanations des tunnels, mais qu'il y aura une progression dans les 10 ans à venir.



II La place du projet dans les différents schémas et plans d'aménagement

SCOT : présentation générale, déclinaison à l'ouest de Lyon, intégration du projet

Intervention d'**André Chassin**, directeur du SEPAL.

L'Anneau des Sciences est indissociable du projet global d'agglomération : le TOP figure au schéma directeur et au SCOT approuvé en 2010 à l'unanimité.

Le SCOT s'applique à une aire métropolitaine élargie comptant 3 millions d'habitants : l'Anneau des Sciences s'inscrit également dans cette version élargie.

Le projet d'agglomération est fondé sur le choix d'un développement économique et résidentiel qui s'appuie sur le développement des cœurs de ville et organise le territoire en 12 bassins de vie et environ 20 polarités.

L'ambition du SCOT est de limiter les déplacements mais pas de les supprimer.

Le modèle se structure autour de 3 réseaux :

- Réseau vert (sites naturels et agricoles, soit 50 % du territoire).
- Réseau bleu (fluvial).
- Réseau des transports en commun.

L'Anneau des Sciences est cohérent avec le SCOT à plusieurs titres :

- Il est cohérent avec son principe de multipolarité qui vise à établir un équilibre entre l'est et l'ouest de l'agglomération.
- Enterré, il est cohérent avec la préservation de la trame verte.
- Il est cohérent avec la mise en valeur de la trame bleue.
- Il est cohérent avec les objectifs environnementaux du SCOT.

PDU : présentation générale, sa déclinaison à l'ouest de Lyon, l'intégration du projet

Intervention de **Philippe Bossuet**, directeur de la prospective, Études amont et Plan des Déplacements Urbains du SYTRAL

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) de 1997, révisé en 2002 et adopté en 2005, vise à diminuer les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité des déplacements, instaurer une solidarité d'agglomération, proposer de réels choix de modes de déplacement, permettre de profiter de la vie de proximité dans un espace non envahi par la voiture, organiser les déplacements nécessaires liés aux activités économiques. Il a pour objectif de réaliser 200 actions réparties en 4 grands axes stratégiques :



1. Donner leur place à tous les moyens de déplacement, avec la maîtrise du flux automobile, le renforcement des transports collectifs et la facilitation du vélo et de la marche à pied.
2. Une agglomération équitable, avec une desserte géographique bien répartie et des transports publics financièrement accessibles au plus grand nombre.
3. Une agglomération sûre et agréable à vivre.
4. La concertation, l'information, et la promotion des PDE et PDES.

Le PDU est piloté par le SYTRAL qui met en œuvre des actions en partenariat avec les collectivités locales et l'État.

Aujourd'hui, 1/3 des actions sont livrées (exemples : amélioration du réseau de surface, création de la gare Jean Macé, politiques en faveur des vélos et des piétons, création des zones 30, réduction des vitesses autorisées) et 2/3 sont en cours de réalisation ou de préparation.

On constate une baisse de l'usage de la voiture particulière, bien que la répartition entre les modes de déplacements soit variable selon qu'il s'agit de déplacements en centre-ville ou à travers l'agglomération.

Les nouvelles pratiques sont prises en compte dans le PDU (covoiturage, auto-partage, 2 roues motorisés, logistique urbaine), tandis que se réaffirment les enjeux en matière de santé publique et les politiques d'urbanisme favorisant les modes de déplacement doux.

Grâce à son approche intermodale et multimodale, le PDU permet de concrétiser une évolution maîtrisée et cohérente des réseaux de transports en commun et des voiries.

L'Anneau des Sciences s'inscrit dans cette même perspective. Le projet de bouclage du périphérique est d'ailleurs évoqué à plusieurs reprises dans le document du PDU dès 1997.

Questions

Gilles Laratine, association de Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, est étonné que l'Anneau des Sciences figure comme une condition au SCOT qui a été voté. Est-ce la peine qu'il y ait un débat public pour un projet qui est déjà entériné au SCOT ?

Jean-Paul Puyfaucher précise que le public, dans le cadre du débat, est en droit de s'interroger sur l'opportunité du projet, même si le maître d'ouvrage l'a déjà intégré dans ses documents d'aménagement.

Gilles Laratine demande s'il est possible de disposer de chiffres en valeur absolue sur le report des véhicules privés vers les transports en commun. Il souhaiterait savoir si le PDU participe au rééquilibrage du territoire et raccourcit ou rallonge la distance



moyenne des déplacements. A défaut, cela représenterait un coût supplémentaire en temps et une baisse de la qualité de vie.

Philippe Bossuet répond que le nombre de véhicules.kilomètres parcourus en valeur absolue a diminué de 7 km. Il souligne par ailleurs qu'il y a une vraie hausse du nombre de déplacements en transports en commun et une baisse de ceux effectués en voiture, mais ces données sont inégales selon l'endroit où l'on se trouve sur le territoire.

André Chassin indique qu'à partir du moment où l'Anneau des Sciences doit répondre à un certain nombre de fonctions, il eut été irresponsable de ne pas l'inscrire au SCOT. L'objectif du projet d'agglomération est de fabriquer une ville dans laquelle les gens peuvent se déplacer s'ils le veulent ou s'ils le doivent.

René Clette, habitant à Oullins, demande pourquoi les anciennes infrastructures, encore présentes, ne seraient pas utilisées, par exemple la ligne ferroviaire qui ceinture l'agglomération. L'offre de transports en commun n'est pas adaptée, les parcs relais sont chers... A Lyon, on n'a pas fait les bons choix. Il souligne également que les sorties d'air des tunnels sur l'ensemble du tracé vont fortement polluer.

Jean-Pierre Scappatici, adjoint aux finances de la ville d'Oullins, souhaite savoir quels seront les types d'échangeurs et quels seront les aménagements prévus au niveau des hôpitaux.

Jean-Charles Kohlhaas, demande si la faiblesse du report modal dans les déplacements interurbains est liée au manque de transports en commun. Il observe que là où il n'y a pas d'offre, il n'y a pas de report modal.

Réponses aux questions

Gérard Claisse indique que les Hôpitaux Sud seront pourvus d'un échangeur complet, mais il n'existe pas encore de schéma détaillé du futur aménagement. Il souligne par ailleurs que le SYTRAL, la Région et le Grand Lyon doivent joindre leurs efforts pour résoudre les enjeux de desserte du territoire par les transports en commun.

Philippe Bossuet précise d'une part que les parcs relais sont gratuits et d'autre part, que les coûts d'exploitation des trains sont très élevés. C'est sur les réseaux collectifs les plus denses que la part de marché des transports en commun est la plus forte, ce qui est logique. Pour ce qui concerne les échanges centre-périphérie, l'enjeu est de trouver la meilleure adéquation du mode de desserte par les transports collectifs et la densité des bassins de population.



Les 3 plans de prévention des risques (PPRT), ZAPA, répartition des rôles

Intervention de Jean-François Bossuat, chef de l'unité territoriale du Rhône, DREAL.

Les PPRT trouvent leur origine dans la loi Bachelot de 2003 qui vise à protéger les personnes face aux risques technologiques.

Ceux-ci ont pour objectifs de ne pas aggraver le risque existant et de préserver l'avenir, de réduire le risque existant et d'agir sur l'installation à l'origine du risque par des mesures supplémentaires de réduction du risque.

La carte d'aléas indique les différents niveaux d'exposition au risque (graduée de « très fort+ » à « faible ») selon les zones et permet de définir les mesures applicables à chacune de ces zones. Concernant les infrastructures routières, ces mesures diffèrent selon qu'il s'agit de voiries existantes ou de projets. Trois PPRT ont été prescrits en janvier 2009 dans la Vallée de la Chimie : au nord-est (Pierre Bénite et Port Edouard Herriot), à Saint-Fons et à Feyzin.

Sur la carte d'aléas de la Vallée de la Chimie, il est interdit de créer des infrastructures nouvelles dans les zones rouges et jaune, en revanche celles-ci sont autorisées dans les zones bleues et vertes.

Le tracé de l'Anneau des Sciences devra tenir compte de ces contraintes.

Jean-François Bossuat n'aborde pas la question des ZAPA : un point sera fait à ce sujet lors de la réunion publique consacrée aux impacts sur la santé.

Insertion du projet dans le Plan Climat du Grand Lyon (PCET)

Intervention de Sébastien Chambe, directeur de la planification et des politiques d'intégration au Grand Lyon

Le Plan Climat du Grand Lyon sera présenté en détail lors de la réunion publique du 13 décembre.

Le Grand Lyon a défini un plan d'action d'ici 2020, en partenariat avec les différents acteurs de l'agglomération. Il s'articule autour de 4 grandes thématiques : transports, habitat, tertiaire et industrie.

Le Grand Lyon a imaginé des scénarios de référence à 2020 sur ces thématiques et déterminé ensuite les actions à mettre en œuvre pour y parvenir.

Il y a un vrai besoin d'agir dans les transports et dans le tertiaire : outre l'amélioration des transports en commun, le Grand Lyon s'appuie sur le développement des vélos, du covoiturage, sur la diminution de la vitesse des voitures, et mise sur le développement d'un management de la mobilité pour faire évoluer les reports modaux. L'évolution des modes de transport des marchandises constitue un autre levier pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.



Questions :

Edmond Luca affirme que les transports sont à l'origine des 2/3 des émissions de gaz à effet de serre à Lyon (**Sébastien Chambe** rectifie : il s'agit en fait d'1/3). Pour le représentant de la FNAUT, la réduction des GES dans les transports n'a été que de 5 %, alors que la création d'un tram à moitié plein permettrait de diviser les émissions de CO₂ par 60.

L'Anneau des Sciences risque de faire augmenter ces émissions.

Sébastien Chambe précise qu'on ne peut dire, par le seul fait que l'Anneau des Sciences soit construit, que son bilan carbone est neutre.

On évalue à 500 000 t les émissions générées par la construction du projet. Le chiffre est faible mais il n'est pas neutre.

Pour ce qui concerne les transports en commun, le passage d'une part modale de la voiture de 47 % à 41 % est un objectif commun à l'Anneau des Sciences et au Plan Climat.

Jean-Paul Puyfaucher clôt la réunion.