



Réunion territoriale « Entrée Sud-Ouest de Lyon »

Jeudi 17 janvier 2013

Hôpitaux Sud

Synthèse

Introduction

Philippe Marzolf, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ouvre la séance.

Mot d'accueil de Miren Servonnet, 1^{er} adjoint au Maire de Pierre Bénite

Mireille Domenech Diana, maire de Pierre-Bénite s'excuse de ne pouvoir assister à la réunion publique. Depuis 30 ans la ville de Pierre-Bénite échange avec ses habitants sur le sujet abordé ce soir. La commune a d'ailleurs largement communiqué sur la tenue de ce débat.

Philippe Marzolf présente le déroulé de la soirée

- Enseignements à mi débat par la CPDP.
- Présentation du projet par le maître d'ouvrage.
- Focus sur la partie Sud-Ouest du projet.
- Echanges avec la salle.

Il rappelle brièvement les principes du débat public :

- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Il permet de s'informer, avoir des réponses à ses questions et de donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Il se fait sur la base d'un dossier réalisé par le maître d'ouvrage.
- Un compte rendu et un bilan sont publiés par la CPDP et la CNDP deux mois après la clôture du débat public.
- Le maître d'ouvrage publie sa décision trois mois plus tard.
- La CPDP est neutre et indépendante.

Comment participer au débat :

Le public dispose de nombreux moyens 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. Tous les documents ayant trait au projet, ainsi que les questions, avis, contributions et réponses sont rendus publics.



Enseignements à mi-débat par la CPDP

La CPDP rend compte en toute neutralité des questions et opinions exprimées par le public.

Participants :

- 1700 personnes au total lors des 8 premières réunions publiques.
- 17800 visiteurs sur le site internet de la CPDP
- 100 questions et 36 réponses
- 154 avis avec 81 commentaires

Opportunité du débat :

Les avis convergent en faveur de la requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain et du développement de l'articulation entre les modes de transports.

Pour certains, le projet favorise le développement en créant des liens entre entreprises et pôles de recherche et en facilitant l'accès aux marchés de proximité.

Pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération (mobilité, qualité de vie...), voire contredit ses engagements (Plan climat).

Des interrogations sont émises sur le coût du projet par rapport à ses bénéfices.

- **La requalification de l'A6/A7 apparaît comme un objectif partagé :**

De très nombreux participants souhaitent mettre fin à cette situation, qualifiée de scandaleuse.

Mais pour certains, la requalification en boulevard urbain ne doit pas être réalisée au prix d'impacts sur les autres territoires.

Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à cette requalification et des mesures immédiates sont possibles, ce que conteste le maître d'ouvrage.

- **Le trafic potentiellement induit par le projet soulève une controverse :**

Pour la plupart, toute infrastructure routière nouvelle tend à accroître les distances parcourues et aggrave la congestion et l'étalement urbain.

Selon le modèle appliqué par des chercheurs et les hypothèses retenues, le projet n'induirait pas de trafic supplémentaire.

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que le projet est la composante d'une politique globale, qui intègre la requalification de l'A6/A7 et un renforcement de l'offre en transports en commun.



Des liens étroits entre déplacements et organisation de la société.

Selon certains experts, l'usage de la voiture ne devrait pas s'effondrer de sitôt. On observe pourtant sa remise en cause croissante, en raison de ses impacts sur l'environnement, au profit des transports collectifs. Mais des évolutions qualitatives, (covoiturage, autopartage), sont probables.

Tous les intervenants s'accordent sur la volonté de limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacement et d'organiser la ville autour des axes structurants de transports collectifs et des pôles d'échanges. On observe la crainte d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence. Des attentes sont exprimées vis-à-vis des entreprises pour inciter les salariés à opter pour les transports collectifs, les modes doux, le télétravail...

Tous revendiquent l'intermodalité et le fait de penser l'articulation des modes de transport plutôt que les opposer.

Si pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT et favorise l'intermodalité, d'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive. Selon eux, la place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée et ils demandent le développement accru des transports collectifs et des modes doux.

Le débat soulève la question des inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et habitants des banlieues éloignées face à l'habitat, à l'emploi, au pouvoir d'achat et aux déplacements. Pour certains, le projet risque d'accentuer ces disparités, en raison du recours accru à la voiture et du coût des péages.

Mais selon des experts, les effets redistributifs des péages pourraient atténuer ces inégalités.

Les impacts sur la santé et l'environnement

La pollution de l'air aux particules fines constitue une problématique cruciale en France avec des conséquences financières et sanitaires, occasionnant 40 000 morts prématurées par an.

Les transports et en particulier les véhicules diesel sont parmi les principaux responsables de la pollution. Face à cela, les riverains de l'A6/A7 réclament une requalification urgente de l'autoroute.

Selon le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air en reportant le trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée et en le combinant à un politique globale de transports en commun.

Les tunnels génèrent une concentration des polluants aux sorties et cheminées mais leurs effets sont atténués au-delà de 100 m. Il n'existe pas à ce jour de technique efficace de traitement de ces émanations.

Des adaptations de l'urbanisme sont demandées pour se prémunir des impacts de ces fumées, notamment aux Hôpitaux Sud.



Les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) suscitent des divergences. En France, la diminution des émissions de GES est largement insuffisante si l'on veut atteindre les objectifs de limitation du facteur 4. Le transport, surtout routier, est le principal responsable de ces émissions.

Pour le maître d'ouvrage, le bilan des émissions de GES est neutre, en cohérence avec les objectifs du Plan climat du Grand Lyon. Mais pour certains le projet est incompatible avec le Plan climat et il faut réduire les émissions de façon drastique plutôt que les stabiliser.

Les aspects financiers en débat

L'infrastructure serait financée par le Grand Lyon et le Conseil général qui verseraient chacun entre 60 et 75 M€/an pendant 38 ans, le reste (24 à 38%) étant apporté par les péages. Certains réclament l'estimation et l'intégration au coût total des coûts liés la restauration des espaces naturels et le traitement des pollutions.

Le Grand Lyon a prévu des mesures complémentaires dans son programme d'investissement, avec la requalification de l'A6/A7 pour 120 M€ et la requalification des voiries des centres-villes à hauteur de 150 M€.

Les péages peuvent à la fois contribuer au financement de l'infrastructure et jouer un rôle de régulation urbaine. Des experts préconisent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'usager à préférer les contournements à l'inverse de la situation actuelle qui favorise la traversée du centre-ville.

Les péages urbains sont conditionnés à leur acceptabilité politique et sociale et la réglementation sur ce point est encore incomplète en France.

On constate que plus on développe les transports en commun, plus ils sont déficitaires. Mais certains rappellent leurs effets externes positifs, non comptabilisés.

Le volet « transports collectifs » du projet représente 800 millions d'euros d'investissements par le SYTRAL. Les participants ont demandé des précisions, notamment sur la part de ces investissements déjà inscrite au SCoT et la part complémentaire dédiée à l'Anneau des Sciences. Alors que pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs, pour le SYTRAL une solution « tout transports collectifs » n'est pas finançable.

Les solutions alternatives ou complémentaires

Les solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun

Quatre propositions alternatives ou complémentaires ont été présentées. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, telles que les lignes prévues au SCoT, celui-ci juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans



l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements.

Un tracé routier alternatif incluant les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite a été présenté, qui permettrait notamment de mieux protéger le cœur de ces villes.

Pour le maître d'ouvrage, cette solution, plus longue que l'Anneau des Sciences, entraînerait plus d'impacts locaux. Ces tracés longs (ce tracé alternatif et le scénario Rocade) soulèvent la crainte que ceux-ci soient utilisés comme infrastructure de contournement de transit.

La CPDP a reçu dix demandes d'expertise complémentaires

La CNDP a décidé le 9 janvier qu'une expertise indépendante serait conduite sur 2 points :

- Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celles retenues par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle du Grand Lyon et du Sytral ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ?
- Les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructures routières majeures étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires et si oui, lesquelles ?

Du fait de la conduite de cette expertise, le débat public sera prolongé, d'une durée de maximum 2 mois.

Réactions et questions de la salle

Gilles Laracine, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, demande au maître d'ouvrage une présentation plus claire des chiffres avancés, car il y a souvent une confusion entre le pourcentage et la valeur absolue.

Il souhaite également un éclairage du maître d'ouvrage sur le bilan passager.kilomètre.temps sur une période de 20 ans pour l'utilisation de la voiture d'une part et pour l'utilisation de transports en commun d'autre part afin de mieux comprendre l'avantage de chacune de ces deux solutions.

Philippe Marzolf demande à Gilles Laracine de formuler sa demande par écrit pour avoir en retour une réponse détaillée.



Laurent Château, de Saint-Genis-Laval, demande pourquoi le tracé long proposé par la commune d'Oullins n'est pas étudié dans le bilan, et s'il existe une étude chiffrée pour cette alternative.

Philippe Marzolf répond que ce tracé a été présenté en solution alternative et que le maître d'ouvrage doit apporter une réponse écrite et précise sur cette proposition alternative.

Patrick Chastel, habitant de Pierre Bénite, se dit très concerné par le tracé court. Il regrette que les études sur le tracé long proposé par le maire de la commune d'Oullins ne soient pas connues et estime que le problème de la pollution n'est pas réglé.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Gérard Collomb, président du Grand Lyon déclare qu'il répondra aux questions posées en se basant sur des analyses concrètes : où en est le Grand Lyon dans ses études, pourquoi avoir choisi ce tracé de l'Anneau des Sciences plutôt qu'un autre ?

Le Grand Lyon a étudié un tracé court et un tracé Rociade. Gérard Collomb rappelle qu'avant l'été, le tracé Rociade était la solution alternative à l'Anneau des Sciences. Or un tracé alternatif présenté par la ville d'Oullins a été dévoilé et des études exhaustives sont en cours sur cette nouvelle alternative.

Gérard Collomb précise que le Grand Lyon essaye d'avoir une vision équilibrée de l'agglomération qui garantit la mobilité en ville et la valorisation du territoire. Il estime que la suppression de toutes les voiries de l'agglomération est une erreur car l'automobile n'est pas amenée à disparaître de sitôt, comme le souligne le Laboratoire d'Etudes et de Transports (LET). Il rappelle qu'il n'est pas pour le tout automobile et cite les exemples de réalisations telles que les berges du Rhône, la rue Garibaldi, les zones 30, le plan « mode doux »...

Il précise qu'1 milliard d'euros a été investi dans chacun des mandats pour les transports en commun. Cet effort exceptionnel sera maintenu dans les prochaines années. L'Anneau des Sciences n'est pas une substitution au développement des transports en communs mais l'une de ses conditions.

Gérard Collomb souligne que le projet Anneau des Sciences présenté n'a rien à voir avec l'ancien Tronçon Ouest du Périphérique d'il y a 20 ans car le modèle urbain a radicalement changé depuis.

Gérard Collomb conclut qu'il ne faut pas nuire à des territoires qui seraient sacrifiés au profit d'autres, mais conduire un développement équilibré de l'agglomération.

Présentation de l'entrée Sud-Ouest

Olivier Laurent, responsable du service Déplacements au Grand Lyon, présente un zoom sur le territoire Sud-Ouest et les projets qui accompagnent l'infrastructure au niveau de Beaunant, des Hôpitaux- Sud et de La Saulaie.

Il rappelle les différentes solutions étudiées ou en cours d'étude :

- Une réponse basée exclusivement sur les transports en commun sans infrastructure majeure qui ne permet pas de répondre aux objectifs, notamment la disparition de l'axe A6/A7.
- Une variante du scénario rocade, portée par la commune d'Oullins. Ce tracé, commun avec l'Anneau des Sciences jusqu'à Beaunant, est sans échange avec les Hôpitaux-Sud, et plonge au sud pour se raccorder sur l'A450 et rejoindre Laurent Bonneval. Cette proposition contribue à une moindre diminution des trafics sur la plupart des voiries locales et sur l'axe A450-Pierre Semard. En revanche, étant plus long et moins attractif avec Oullins et d'autres communes, ce scénario alternatif ne permet pas l'apaisement des voiries.
- Un scénario Anneau des Sciences (bouclage du ring) porté par le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône.
- Un scénario rocade (bouclage sur le boulevard urbain sud).

L'Anneau des Sciences propose un tracé qui irrigue les territoires du sud-ouest en les desservant avec trois portes nouvelles. Il permet d'irriguer le territoire en évitant de traverser les cœurs de ville et permet de soulager les voiries locales.

Gérard Collomb précise que tous les chiffres présentés sont validés par le LET.

Sébastien Chambe, directeur de la Direction de la planification et des politiques d'agglomération du Grand Lyon, propose un zoom sur les 3 portes de l'entrée Sud-Ouest : Beaunant, Hôpitaux-Sud et La Saulaie.

La stratégie multimodale de l'Anneau des Sciences se caractérise par un réseau de transports en commun et ferroviaire renforcé et un développement des parcs-relais à travers :

- Le prolongement de la ligne B du métro aux Hôpitaux-Sud.
- Des services de bus express via l'Anneau des Sciences.
- Une ligne express entre Brignais et les Hôpitaux.
- Un réseau de surface amélioré.
- Une modernisation du réseau ferroviaire et la réouverture de la ligne Givors-Brignais aux voyageurs.



- Un pôle multimodal aux Hôpitaux-Sud.
- De nouveaux parcs relais (Yvours et Beaunant).

En matière économique, l'arrivée de l'Anneau des Sciences sur le quart sud-ouest de l'agglomération s'inscrit en relation avec le développement de Gerland. L'enjeu est également de renforcer les zones industrielles du quart sud-ouest qui pourront profiter d'une meilleure accessibilité.

En matière de cadre de vie, l'infrastructure enterrée de l'Anneau des Sciences permet une requalification des voiries délestées du trafic de transit, sur lesquelles il sera possible d'apaiser le trafic, réduire les vitesses, développer les modes doux... Ce projet d'Anneau des Sciences permet de travailler la trame verte de l'agglomération en créant des liaisons de parcs en parcs à l'échelle de l'agglomération, en favorisant la mise en relation d'espaces naturels de l'ouest et le développement de corridors biologiques.

Le secteur des Hôpitaux est un territoire contrasté avec une grande diversité de paysages et de fonctions. Ce site d'innovation majeur du pôle de compétitivité « sciences du vivant », est un site stratégique à fort potentiel de développement qui reste difficile d'accès.

En termes d'enjeux du territoire, ce site complète les grandes figures urbaines structurées par la ligne B du métro. Il s'agit d'un cadre d'accueil d'excellence de l'agglomération lyonnaise.

Le vallon qualifiant l'entrée Sud-Ouest est en lien durable avec les milieux agricoles et naturels.

En termes d'enjeux du site, les caractéristiques topographiques, fonctionnelles et morphologiques de ce territoire déterminent trois situations de projets.

- La Colline Sainte-Eugénie qu'il faudra valoriser tout en intégrant le patrimoine existant.
- Les Hôpitaux, secteur à optimiser dans son organisation et son occupation foncière.
- Le Vallon qu'il faudra aménager en intégrant les interfaces d'infrastructures.

Quand à l'insertion urbaine de la porte, elle dépasse sa simple fonction technique pour trouver un ancrage cohérent avec le territoire.

Son emprise est réduite sur le territoire (3 hectares environ).

Sur le secteur de Beaunant, l'état des lieux rend compte d'une richesse patrimoniale intéressante (chapelle de Beaunant, aqueducs), avec certaines qualités paysagères existantes (plateaux agricoles des Hautes Barolles et de Chaponost) ou à valoriser (l'Yzeron), avec des zones économiques majeures (ZE de la RD342 et ZE de Brignais),



et un axe majeur qui structure ce territoire (la RD342), connecté à l'A450 au sud et qui relie les communes de l'ouest.

La valeur agricole de ce secteur pourra être sauvegardée.

En termes d'enjeux de territoire, il s'agit de :

- favoriser les liaisons entre les grandes entités paysagères de Beaunant en préservant le patrimoine,
- affirmer le rôle de vitrine économique de la RD 342 (en renforçant les accès à ces zones économiques et industrielles, en renforçant leur attractivité à l'échelle de l'agglomération lyonnaise.)

En termes de localisation de l'échangeur de Beaunant, le choix s'est porté sur la variante la plus éloignée des zones d'habitation, à proximité de la Zone d'Activités Economiques et le long de la RD 342 favorisant sa mutation qualitative. Le raccordement se fera plus au sud sur la RD 342 pour drainer les flux venant de l'A450 et éviter la diffusion dans le tissu urbain de St-Genis-Laval notamment.

Le secteur de La Saulaie va bénéficier très prochainement de l'arrivée de la ligne B du métro. Ce secteur, difficile d'accès, est au cœur d'un réseau de campus universitaires composé du biopôle de Gerland-Charles Mérieux jusqu'aux Hôpitaux-Sud. Le potentiel de ce secteur est très important. Il est nécessaire d'opérer sur ce secteur un renouvellement urbain. Le projet permet de travailler sur l'attractivité de ce quartier au niveau de la Mulatière, d'Oullins et de Pierre-Bénite, de renforcer l'attractivité sur ce territoire et de renforcer le lien au fleuve par l'A7.

En termes d'enjeux du territoire, le projet permet sur ce secteur de requalifier l'autoroute A7. Des aménagements pour les transports en communs sur l'axe A6/A7 (requalifié en boulevard urbain) ainsi que des voies réservées pour les bus sont envisagés.

En termes de projet de territoire, il s'agit d'un ambitieux projet de renouvellement urbain mixte, tertiaire et résidentiel (dans le prolongement de Gerland et de Confluence), d'un projet d'aménagement paysager (avec l'intégration urbaine d'une infrastructure compacte, l'opportunité d'un grand maillage urbain et paysager, un pont urbain et une passerelle modes doux) qui permet de relier les grandes entités urbaines et paysagères de la Grande Confluence.

L'insertion de la porte de la Saulaie se situe en frange de l'urbanisation. Elle ne gêne pas le potentiel de développement du site. L'emprise de cette porte sur le territoire est réduite (2,6 hectares environ).

Questions et réactions de la salle :

Patrick Chastel, estime qu'il est possible de réduire le coût des travaux en utilisant d'autres itinéraires et en diminuant la partie enterrée.



Amaury de Goudemar, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, demande si l'implantation présentée de la porte de Beaunant est le schéma le plus probable. Il se questionne également sur les conséquences pour les conducteurs d'emprunter un itinéraire presque entièrement enterré (monotonie, accidentologie...)

Gérard Collomb confirme qu'il s'agit bien de l'hypothèse la plus proche de la zone industrielle qui est retenue. L'entrée ne nuit pas à l'environnement puisqu'elle traverse une zone industrielle. Le maître d'ouvrage va également essayer de requalifier la route départementale.

Julien Bohé, d'Oullins, se pose une question sur la terminologie de « l'Anneau des Sciences » et demande si le maître d'ouvrage sait combien de scientifiques et de chercheurs l'emprunteront. Il précise que l'important reste le développement du métro B jusqu'à l'hôpital.

Gérard Collomb indique que ce projet se nomme « Anneau des Sciences » car l'avenir scientifique et économique de l'agglomération se situe sur ce ring.

Gérard Collomb rappelle qu'il ne s'agit pas uniquement d'un projet d'infrastructure autoroutière mais qu'il comporte des transports en commun afin de relier le Valvert aux Hôpitaux-Sud d'une part et les Hôpitaux-Sud à la Saulaie d'autre part. L'idée est de marier le développement économique avec une conception de la ville esthétique.

Selon lui, si l'agglomération ne se développe pas, les entreprises s'installeront dans d'autres agglomérations et c'est l'essor économique de la région qui en sera affecté. Il rappelle qu'à la création du pôle de compétitivité des Sciences du Vivant (il y a 6 ou 7 ans), 6 PME étaient implantées autour des grandes entreprises (Mérieux, Sanofi...) aujourd'hui il y en a 100.

Jean-Claude Desseigne, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, intervient en tribune et précise que malgré des désaccords sur les solutions proposées, il est possible de partager un certain nombre de constats.

Que penser aujourd'hui d'une autoroute urbaine A6/A7 ?

Que penser de la Rocade des villages à l'est de Lyon qui est aujourd'hui une voie de desserte et de transit ?

Pour Jean-Claude Desseigne, il n'apparaît pas que la circulation souterraine et en tunnel soit particulièrement dangereuse.

Aujourd'hui, une des clés de la réussite de la solution retenue est de substituer près de 10 km d'autoroute en plein air avec un tracé global de 15 km à 80% enterré. Ce projet est un défi pour la qualité de vie et l'environnement.

Christian Benjamin, d'Oullins, demande si la requalification de l'axe A6/A7 entraînera un report de trafic de poids lourds sur l'Anneau des Sciences.



En termes de pollutions souterraines, Christian Benjamin demande où seront situées les cheminées des tunnels, où seront évacuées les pollutions et quels seront leurs impacts sur les riverains.

Quelles conséquences aura l'Anneau des Sciences en termes de trafic sur les zones de la Saulaie et des Hôpitaux-Sud ?

Nicolas Iwersheim, président de Ville à Vélo, propose de fluidifier, apaiser et simplifier le trafic pour moins d'un millième du prix et 10% du délai, en installant une passerelle pérenne qui permettra le passage des cyclistes sur le secteur de La Mulatière.

François-Noël Buffet, maire d'Oullins et sénateur du Rhône, rappelle que la ville d'Oullins n'est pas hostile au projet de périphérique même si elle défend un tracé différent. Il estime que certains points s'accordent en termes d'enjeux d'agglomération, de développement à l'intérieur de son centre des transports en commun, et précise que le prolongement immédiat de la ligne B du métro à l'Hôpital Lyon-Sud donnerait déjà une réponse aux problématiques de circulation.

François-Noël Buffet rappelle les points de mésentente avec le maître d'ouvrage : le périmètre du tracé, qui selon lui, est le même tracé que celui présenté en 1997 (avec deux évolutions : le positionnement de l'échangeur de Beaunant est plus au sud et l'enterrement du tracé).

Aujourd'hui Oullins, Pierre Bénite et Saint-Genis-Laval sont au cœur de l'agglomération.

Pour François-Noël Buffet, l'enjeu de l'ouvrage présenté est également de capter le trafic des territoires de 3^e couronne qui se développent aujourd'hui.

Le tracé proposé par la ville d'Oullins surchargerait l'A450, à l'inverse du scénario Anneau des Sciences qui le soulagerait. François-Noël Buffet demande au maître d'ouvrage où passera le trafic soulagé. Passera-t-il par les communes de Pierre-Bénite et de Saint-Genis-Laval pour rejoindre les échangeurs ?

Il précise que le tracé proposé fait l'objet d'études. François-Noël Buffet souhaite que ces résultats soient étudiées par le LET ou tout autre organisme professionnel compétent qui puisse porter un regard objectif.

François-Noël Buffet conclut en rappelant que la requalification de l'axe A6/A7 est obligatoire de Perrache à Pierre-Bénite incluse.

Concernant La Saulaie, il précise que 15 hectares sont stratégiques pour un développement d'éco-quartier et un développement des entreprises. Les plans présentés ce soir sont incohérents du fait de la réglementation existante sur les plans de prévention des risques technologiques (PPRT).

Gérard Collomb répond aux interventions de la salle :

- L'Anneau des Sciences ne se fera que pour les dessertes internes à l'agglomération. L'Etat doit réaliser le bouclage de l'agglomération lyonnaise.



Deux systèmes s'opposent : un système de pince où toutes les grandes voiries nationales et internationales viennent près du cœur de l'agglomération et un système où l'on essaye d'écartier les infrastructures du centre de l'agglomération.

- Le nouveau pont « Raymond Barre » à usage des transports en commun et des transports « modes doux » est en construction.
- Il y aura toujours autant de voitures qui passeront par l'autoroute de Fourvière si aucun aménagement n'est apporté.
- La décision de prolonger la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux-Sud est prise.
- Il faut maîtriser le développement de l'agglomération lyonnaise, ne pas faire en sorte qu'elle ressemble à l'agglomération parisienne, éviter l'extension en tâche d'huile. La sauvegarde des espaces agricoles et paysagers périphériques est importante.

Daniel Deleaz, adjoint au maire de Pierre-Bénite, fait savoir que la municipalité est satisfaite de la mise en place du débat public. Il rappelle que la commune porte historiquement une opposition au projet de tronçon ouest du périphérique même s'il est nécessaire de trouver des solutions, des contre-propositions pour le territoire en matière d'intermodalités, de transports en communs et de respect de l'environnement. Les nombreuses infrastructures routières impactent considérablement le cadre de vie des habitants de Pierre Bénite.

La municipalité de Pierre Bénite est favorable au désenclavement de Lyon mais pas au détriment de la commune.

Le déclassement de l'A7 jusqu'au sud de Pierre Bénite est nécessaire et indispensable.

La municipalité ne prendra pas parti entre un trajet court et un trajet long mais un travail précis sur les différents projets, leurs impacts sur les populations et le cadre de vie reste à mener collectivement. Il est nécessaire de présenter les résultats des études menées sur les dessertes, la circulation, l'environnement et sur le cadre de vie (pollution, nuisances,...).

Pierre-Bénite insiste pour étudier toutes ces alternatives et particulièrement celle du développement du tout transport en commun et d'un développement ambitieux de l'intermodalité transports en commun / parkings-relais / organisation globale du déplacement entre voitures, piétons et modes doux et l'aménagement des voiries existantes.

Pierre-Bénite est saturée par des déplacements d'agglomération. Les études d'impact doivent permettre d'évaluer en quoi cela peut apaiser les voiries de la ville et plus largement celle de tout le Sud-Ouest lyonnais.

La ville de Pierre-Bénite est d'accord avec le Grand Lyon sur la nécessité de réaliser le COL car l'agglomération ne peut plus accueillir de trafics nationaux ou internationaux. Des solutions complémentaires doivent être envisagées notamment



en termes de transports de marchandises ou sur la baisse des prix du ticket de transport et son adaptation au revenu des usagers.

Ces réflexions doivent amener à imaginer des aménagements pour lutter contre l'étalement urbain et réduire les temps de déplacements entre travail et domicile.

Pascal Brunetti, habitant de Beaunant, pose la question suivante :

Partant du constat qu'un contournement existe déjà et qu'il s'agit de la ligne ferroviaire Brignais – Saint-Paul, peut-on imaginer une voie ferrée partant du plateau du Devais pour aller jusqu'à Oullins ?

Olivier Laurent répond à la question de Pascal Brunetti en précisant qu'il s'agit d'une question d'ordre de grandeur. Sur les 3 lignes de l'ouest lyonnais cumulées, un investissement très significatif a été réalisé pour moderniser les lignes. L'objectif affiché par la Région est d'atteindre environ 13 500 voyageurs par jour sur le cumul des trois lignes. Cependant, les ordres de grandeurs nécessaires pour requalifier l'axe A6/A7 et les voiries de l'ouest ne sont pas atteintes. Il faut extraire sur l'axe A6/A7 environ 180 000 personnes par jour. Ainsi, en renforçant même significativement les trains, on arrive à peine à un quart du nombre de personnes à extraire.

Fabien Bagnon, Saint-Genis-Laval précise qu'aux côtés des tracés « Anneau des Sciences » et « alternative d'Oullins », il existe un 3^e scénario : celui du tout transport en commun. Il faut prendre en compte certains aspects majeurs tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la pollution urbaine et le renchérissement des coûts du carburant.

Gérard Collomb rappelle que les dizaines de milliers de véhicules qui encombrant aujourd'hui les voiries seront captées par l'Anneau des Sciences. Il ne s'agit pas d'ajouter une nouvelle voirie mais d'en supprimer d'autres. Il s'agit d'une voirie de substitution non pas à ciel ouvert mais enterrée.

Les transports en commun ne sont pas une alternative au projet mais un complément.

Olivier Laurent rappelle le gain en part modal très significatif apporté par les transports collectifs. Si l'on cherche à stopper la percolation des trafics à travers Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite pour éviter le bouchon de l'A450, il faut amener les gens sur des infrastructures menant au lieu précis qu'ils convoitent. Pour cela, le maître d'ouvrage propose de drainer cette circulation en amont de l'A450 sur la RD 342 requalifiée pour éviter qu'ils percolent le boulevard de l'Europe à Pierre-Bénite.

Enfin, **Olivier Laurent** précise qu'aux abords immédiats de l'échangeur de la Porte des Hôpitaux-Sud, les effets de drainage et de suppression de trafics traversants est



moins nets. L'apport supplémentaire de trafic aux abords de cet échangeur n'est pas très significatif.

Madame Aorte, habitante d'Oullins, souhaite que le COL soit réalisé avant de débattre sur l'Anneau des Sciences.

Étienne Chatelus, habitant de Chaponost, souhaite qu'il y ait une réunion sur la Porte de Beaunant. Étienne Chatelus veut des précisions sur ce qui est prévu pour remédier à la situation des trafics et des flux plus importants engendrés dans les villages voisins à l'Anneau des Sciences.

Un habitant d'Oullins estime que l'Anneau des Sciences passe au milieu des villes. Il demande combien de personnes se trouveront à moins de 300m des échangeurs.

Pour **Jean-Claude Desseigne**, il ne faut pas opposer l'ensemble des habitants à la réalisation d'une infrastructure. Il insiste sur la nécessité d'un contournement ouest de Lyon qui permettra d'assurer le désengorgement des voiries sur le territoire de Tassin-La-Demi-Lune, Francheville, Beaunant et Oullins. Mais ce contournement ne se fera probablement pas par l'ouest de l'agglomération lyonnaise.

Gérard Collomb rappelle que la requalification de la rue Marietton et la suppression de voiries sur ce secteur n'auraient été réalisables sans l'existence du tronçon nord du périphérique. Il précise également que depuis ces aménagements, la rue Marietton a gagné en dynamisme et développement.

Par ailleurs, Gérard Collomb indique que comme le tronçon nord du périphérique est souterrain, les habitants des quelques villas situées sous la Duchère à 300 mètres du périphérique ne sont pas gênés par la circulation ou par le bruit.

Gérard Collomb rappelle donc que l'Anneau des Sciences, sur l'exemple du tronçon nord du périphérique, a vocation à enlever beaucoup de circulation.

Gérard Collomb rappelle que la porte de Chaponost a été déplacée dans la zone industrielle afin de ne pas tangenter le territoire.

Odile Valencia, d'Oullins, estime que le concept d'anneau est intéressant mais que le dispositif de transports en commun existant s'est développé en forme d'étoile. Un système d'anneau, tel que celui prévu pour les véhicules dans le projet Anneau des Sciences, est-il prévu pour les transports en commun ?

Michel Terrot, député du Rhône, indique qu'il est d'accord avec la proposition de François-Noël Buffet et revient sur l'intervention d'une personne qui précisait que l'on ne faisait plus aujourd'hui des autoroutes en zones urbaines denses. Or Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval sont des zones urbaines denses.



Michel Terrot s'étonne que personne ne se soucie de l'importance de la circulation reportée sur le boulevard périphérique Laurent Bonnevey par le tracé court de l'Anneau des Sciences.

Par ailleurs, Michel Terrot rappelle que depuis 20 ans il est dit qu'il ne faut pas un tracé un peu plus long par risque de télescopage avec le COL. Michel Terrot demande d'attendre la décision du gouvernement à ce sujet.

Bernard Thierry, de l'association DARLY, demande s'il s'agit d'un échangeur complet ou d'un demi-échangeur au niveau des Hôpitaux. Il demande également si les 800 millions d'euros promis pour les transports collectifs seront-ils prélevés sur le milliard d'euros dont dispose le SYTRAL pour chaque mandat ?

Bernard Rivalta répond aux questions sur les transports collectifs :

Sur le principe d'étoile, le projet a évolué :

- Le pont Raymond Barre permettra le contournement de l'axe A6/A7,
- Le Boulevard Urbain Est prévoit une voie de transports en commun (et non plus 2X2 voies de véhicules).

L'objectif est d'irriguer l'ensemble de l'agglomération à partir d'une circulaire. Bernard Rivalta précise également que si l'Anneau des Sciences ne se fait pas, les aménagements pour les transports en commun seront irréalisables en fonction des demandes de la population.

Bernard Rivalta rappelle également la nécessité de créer des sites propres ou sites protégés pour les bus.

Les 800 millions d'euros seront inclus dans l'ensemble des réflexions menées sur les transports au moment opportun.

Gérard Collomb précise qu'au moins deux mandats se seront écoulés d'ici la construction de l'Anneau des Sciences. Par conséquent, 2 milliards d'euros auront été investis dans les transports en commun.

Olivier Laurent confirme que pour l'échangeur des Hôpitaux, il s'agit d'un échangeur complet. Olivier Laurent rappelle à l'auditoire qu'aujourd'hui, les études permettent de savoir si le projet est réalisable mais qu'il ne s'agit pas d'une maquette au mètre carré près de ce qui va être construit. A la suite du débat public, 3 années d'études supplémentaires et de concertation sont nécessaires pour définir localement l'insertion du projet.

Gérard Collomb précise que sur Alai, plusieurs hypothèses ont été écartées à la suite de réunions sur le terrain pour une meilleure insertion sur le site.



Pour **Jean-Pierre Scappaticci** adjoint au maire d'Oullins, les intentions du maître d'ouvrage en termes écologiques et environnementaux ainsi que la requalification de l'axe A6/A7 sont louables mais, une fois projetées sur le quartier des Hôpitaux, cela apparaît comme utopique.

Il demande pourquoi ne pas requalifier le chemin du Grand Revoyet. Il précise également que dans le projet Anneau des Sciences, le tracé périphérique permettrait d'accéder aux entreprises de la Saulaie. Or le pont de Gerland remplit cette fonction.

Jean-Pierre Scappaticci conclut son intervention en insistant sur le fait que l'on ne dénature pas le projet de liaison des différents sites économiques et scientifiques en faisant un tracé un peu plus large.

Selon lui, la prolongation de la ligne B du métro doit se faire le plus rapidement possible.

Sylvie Porterie, de la chapelle de Beaunant demande où se situe exactement la Porte de Beaunant. Elle demande des précisions sur les 17 barrières de péages annoncées et sur le report de trafic prévu sur l'Anneau des Sciences. Enfin, Sylvie Porterie s'interroge sur les conséquences en termes de pollution pour les habitations situées à proximité des échangeurs.

Par rapport au projet de TOP, **Gérard Collomb** déclare qu'il est possible de réduire l'espace consommé par l'utilisation d'une nouvelle technologie : celle du péage freeflow, qui lit les plaques d'immatriculation des véhicules.

Jean Chambon, de Pierre-Bénite, se dit de moins en moins convaincu de la pertinence du projet Anneau des Sciences et des arguments avancés. Selon lui, tout est fait pour répondre aux besoins des entreprises mais pas aux besoins de déplacements de la population de l'Ouest lyonnais en direction de l'est.

Si M. Buffet et M. Collomb sont d'accord sur la démarche et sur la nécessité de réaliser le TOP, la véritable question à se poser selon Jean Chambon est de savoir si l'on a réellement besoin du TOP.

Selon lui, il existe une autre alternative : celle des transports en communs avec 3 lignes de métro (le prolongement de la ligne B jusqu'aux Hôpitaux Sud, une ligne reliant Perrache à Valvert en triplant les tunnels, et une autre ligne reliant la voie D à Francheville ou Tassin-La-Demi-Lune).

Enfin, il précise à Bernard Rivalta que la ville de Tallin en Estonie vient de décider la gratuité de l'ensemble de ses transports en communs.

Gérard Collomb réagit sur la gratuité des transports et estime qu'il faut équilibrer l'ensemble des financements.



Bernard Rivalta ajoute que la gratuité des transports en communs n'est pas une solution car cela entraîne notamment une augmentation de la délinquance

Roland Crimier, maire de Saint-Genis-Laval, constate également l'engorgement des voies de circulation.

Roland Crimier dresse plusieurs constats :

- Aujourd'hui se décide un contournement ouest de l'agglomération (que ce soit avec le tracé court ou le tracé long).
- Il est impossible d'empêcher les automobilistes d'emprunter le chemin le plus court (ce qui entrainera un trafic de transit et un trafic d'agglomération).
- Le tracé Anneau des Sciences traverse des zones de PPRT et Seveso.
- Les SCoT de l'ouest lyonnais sont limités dans leurs développements.

En conclusion, Roland Crimier estime que le tracé long réactive l'A45 et ne résout aucun des problèmes de transports en commun et de maillage. Selon lui, il faut développer l'agglomération lyonnaise autour des transports en commun.

Selon **Michel Dutartre**, habitant d'Oullins, il faut penser à rajouter des parkings (en hauteur et/ou souterrains).

D'autre part, la requalification de l'A7 étant annoncée, les 40 000 véhicules par jour passant par l'autoroute aujourd'hui passeront par l'Anneau des Sciences à moins d'imposer à l'Etat de réaliser le contournement pour le transit et d'imposer aux routiers de ne pas prendre systématiquement les trajets les plus courts.

Enfin, Michel Dutartre rappelle que la Suisse, pays fortement vallonné, a réussi à supprimer les transports routiers.

Bernard Rivalta précise que des parkings-relais seront réalisés notamment sur le secteur des Hôpitaux-Sud.

Marie-José Vuillermet-Cortot, habitante de Chaponost, est en faveur du bouclage du périphérique sur le secteur de Chaponost.

Claude Mouchikhine de STOP AU TOP propose l'alternative des transports filaires.

Il s'étonne que le TOP ne soit finalement pas réalisable sous condition du COL.

Selon Claude Mouchikhine, l'enterrement de l'Anneau des Sciences porte atteinte aux écosystèmes sensibles et les péages prévus sur l'Anneau des Sciences sont discriminants pour une population à faibles revenus.

Gérard Collomb annonce que le Grand Lyon est prêt à étudier un projet de téléphérique mais il met en doute la faisabilité de cette alternative eu égard aux réticences de la population de voir passer un téléphérique au dessus de leur habitation.



Quant aux écosystèmes atteints, Gérard Collomb rappelle que les vibrations des trains détruisent également l'écosystème fragile.

Bernard Rivalta rejoint l'avis de M. Collomb sur les téléphériques.

Jean-Loup Rossi habitant du Petit Revoyet, demande à Gérard Collomb de renoncer au projet de l'Anneau des Sciences.

Pierre Bonnier, habitant de Francheville, demande combien de cheminées d'évacuation des gaz seront construites sur les 14 kilomètres enterrés de l'Anneau des Sciences et où elles seront situées.

Gérard Labrit répond sur cette question de cheminées que, comme le permet la législation, il s'agira de ventilation longitudinale c'est-à-dire d'évacuation de l'air par les têtes de tunnels.

Il rappelle que :

- L'effet de dilution est important,
- Une ventilation sanitaire sera installée dans les tunnels,
- Les rejets des véhicules seront moins nocifs à l'horizon 2030,
- Il n'y aura pas d'habitation importante dans une distance de 100 à 150 mètres de la sortie des tunnels.

Olivier Laurent rappelle les principales caractéristiques du tracé proposé par la commune d'Oullins :

- Il n'offre pas de desserte multimodale du quartier de la Saulaie,
- Il n'offre pas de desserte directe des Hôpitaux-Sud,
- Il ne permet pas de drainer les gens vers le nord de la zone de chalandise des Hôpitaux,
- Il ne comprend pas d'intermodalité avec le ring.

Aujourd'hui, on ne sait pas raccorder le projet tel que proposé à l'A450 sans un impact fort sur le bâti existant. Ce projet entraîne le passage au minimum à 2X5 voies pour être capable d'accéder à Saint-Fons en conservant le pont de Pierre-Bénite vers le sud.

Dominique Roux, habitant de Pierre-Bénite, constate que l'on est proche de la saturation du boulevard périphérique et demande au maître d'ouvrage comment il est possible d'envisager de façon indolore la connexion d'un flux important venant s'ajouter au trafic quotidien.



Gérard Collomb rappelle que l'Anneau des Sciences ne sera pas lancé tant que ne sera pas prise la décision d'inscrire dans les projets du SNIT un contournement de Lyon.

Philippe Marzolf clôt la réunion.