



Réunion de clôture Les enseignements du débat public

Débat public Anneau des sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Lyon – La Sucrière – 21 mars 2013

Introduction

Philippe Marzolf, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la séance et présente le déroulé de la réunion.

- Les enseignements que la CPDP tire du débat public
- Les réactions du public par rapport à ces enseignements
- Les enseignements que le public tire de ce débat
- Les enseignements que le maître d'ouvrage tire de ce débat
- Conclusion de la CPDP et suite du débat

Enseignements de la CPDP

Chantal Sayaret rappelle que ces enseignements relatent les propos tenus par les différents participants et non un avis de la CPDP, celle-ci étant neutre.

Elle débute sa présentation par les principaux chiffres caractérisant ce débat :

- 14 réunions publiques (4200 participants dont 850 en ligne)
- publication de 25 cahiers d'acteurs
- 9 contributions d'acteurs
- 4 délibérations
- 20 commentaires à ces documents
- 272 questions, 153 réponses (à ce jour), 69 commentaires
- 360 avis avec 240 commentaires
- 25 000 visiteurs sur le site internet



Le climat général du débat

Ce débat s'est caractérisé par la courtoisie des propos et n'a fait l'objet que de peu de manifestations hostiles.

Son rayonnement a été large, marqué par la forte participation des riverains de l'A6/A7, l'intérêt des riverains du tracé, les nombreuses interrogations exprimées par les habitants de l'Est et des remarques portant sur l'évolution du projet et de sa dénomination.

Une partie des participants avait la perception que la décision était déjà prise, et certains ont ressenti un manque d'ouverture.

La question du transit

De nombreux participants réclament la réalisation d'un contournement pour le trafic de transit, préalable posé par le maître d'ouvrage.

Sur ce point on est en attente de réponses de l'État sur la validation de la réalisation d'un contournement et des différents tracés possibles : contournement Ouest, Est, tracés élargis...

Pour des partisans du projet, le contournement et le périphérique doivent être dissociés.

Des acteurs de l'Est dénoncent un retour subreptice du CEL.

Des demandes d'une concertation sur les études et d'un débat public sur la question du transit ont été exprimées.

Certains participants pointent les risques d'utilisation du tronçon Ouest du périphérique pour la circulation de transit.

1. Contexte et opportunité du projet

Philippe Marzolf reprend la parole pour présenter les enseignements du débat concernant le contexte et l'opportunité du projet :

- **Requalification de l'A6/A7 et soulagement des cœurs de ville dans l'Ouest lyonnais**

La requalification de l'A6/A7 constitue un objectif partagé, visant à mettre fin à un scandale environnemental. Cependant ce projet ne doit pas se réaliser au détriment d'impacts sur les autres territoires tels que l'Est et l'Ouest lyonnais.

Chacun s'accorde sur l'urgence de la situation. Pour certains, des aménagements peuvent être réalisés dès maintenant, sans attendre le projet. Pour d'autres, le projet n'est pas indispensable à la requalification.



Par ailleurs, les acteurs expriment de fortes attentes d'apaisement des trafics dans les cœurs de villes de l'Ouest de l'agglomération.

- **Développer les transports collectifs et les modes doux**

Il existe des convergences en ce qui concerne la volonté de renforcer le développement des transports collectifs et de mettre en place une tarification commune. De même, les uns et les autres s'accordent sur le fait de favoriser l'intermodalité en n'opposant pas les modes de transport, mais en pensant leur articulation. Le développement à court terme des modes doux est également un point de convergence.

Les divergences portent sur plusieurs points :

Les contraintes topographiques à l'Ouest constituent un facteur bloquant pour les uns, tandis qu'elles sont surmontables pour d'autres.

Les visions divergent pour ce qui concerne le potentiel de clientèle des transports collectifs, en lien avec les densités de population et d'emplois, ou la diversité des trajets.

- **Liens entre transports et développement économique**

L'amélioration de l'accessibilité constitue un impératif pour le monde économique afin de relier les pôles économiques et de recherche, de favoriser les déplacements des artisans et des PME et de faciliter les déplacements des salariés.

Cet effet du projet est remis en question par certains qui estiment que les gains de temps générés par l'Anneau des Sciences seraient très modérés et qui pensent que les déplacements seront moins nécessaires grâce à l'essor des communications virtuelles et du télétravail. De même, selon eux, il n'y aurait pas de développement économique induit mécaniquement par la création d'une nouvelle infrastructure. Une partie du public attend des entreprises qu'elles s'impliquent davantage dans la définition de plans de déplacements de leurs salariés.



- **Opportunité d'une infrastructure routière nouvelle**

Pour les uns, il s'agit d'un projet indispensable, dans la mesure où l'usage de la voiture ne s'effondrera pas. Les transports collectifs, même étendus au maximum, ne suffiront pas à décongestionner les voiries. C'est pourquoi l'infrastructure est le seul moyen, en désengorgeant les autres voiries, de développer les transports en commun

Pour les autres, ce projet d'infrastructure est dépassé et ils prônent une politique volontariste de contrainte pour réduire la part de la voiture.

Ils estiment que les études du maître d'ouvrage sous-estiment le potentiel des transports collectifs à l'Ouest.

La question du trafic induit par l'infrastructure fait par ailleurs l'objet d'une controverse.

2/ Les solutions alternatives

Jean-Stéphane Devisse prend la parole pour exposer les enseignements tirés par la CPDP sur la question des solutions alternatives.

Plusieurs propositions basées sur les transports collectifs ont été émises

Pour les auteurs de ces propositions, le tronçon Ouest n'est pas indispensable.

Les contraintes liées à la topographie et à la densité de population de l'Ouest lyonnais, ainsi qu'à la rentabilité des transports collectifs ne sont pas insurmontables.

Le maître d'ouvrage a écarté trop vite les solutions sans infrastructure routière.

Ils font valoir la nécessité de conduire des études complémentaires.

Pour le maître d'ouvrage, ces solutions sont insuffisantes malgré certaines convergences. La plupart sont déjà inscrites au SCoT et complèteraient l'Anneau des Sciences, mais elles ne permettent pas de se passer de l'infrastructure. Il n'y aurait pas assez de trafic reporté sur les transports en commun et cela conduirait à accroître la congestion.

Plusieurs tracés d'infrastructure routière ont été présentés :

- Le tracé « court » est très soutenu, mais suscite de fortes oppositions locales.
- Le tracé « rocade », peu soutenu, est parfois contesté.
- Un tracé alternatif, très soutenu localement, prévoit d'intégrer Oullins, Saint-Genis Laval et Pierre-Bénite au cœur de l'agglomération. Il est contesté par le maître d'ouvrage et les partisans du projet, présentant selon eux moins d'attractivité et plus d'inconvénients (risque d'utilisation pour le transit, impacts locaux, congestion supérieure...)



3. Le projet, ses effets, ses caractéristiques, ses liens avec le territoire

Les impacts environnementaux en débat

Les participants expriment des craintes face à l'aggravation potentielle de la pollution de l'air, celle-ci étant déjà inquiétante.

Alors que la diminution de la pollution s'inscrit comme un enjeu sanitaire urgent et crucial, des opposants dénoncent un projet qui aggraverait celle-ci, notamment dans des secteurs sensibles tels que les Hôpitaux Sud.

Le maître d'ouvrage prévoit une baisse globale de la pollution (amélioration du parc automobile). Celle-ci sera concentrée aux sorties des tunnels, mais il n'existe actuellement pas de technologie efficace pour y remédier. En revanche, l'objectif est d'éviter de construire des bâtiments à proximité de ces tunnels, une distance de 100 à 150 m, voire plus, s'imposera selon la configuration des lieux.

Emissions de gaz à effet de serre

Le maître d'ouvrage prévoit un effet neutre du projet : sans accroissement ni diminution des GES.

Des opposants dénoncent un projet contradictoire avec les objectifs de lutte contre le changement climatique (Facteur 4, Plan Climat du Grand Lyon).

Même si le bilan était neutre, cela serait insuffisant : il faut viser une réduction drastique.

Des mises en garde sont exprimées au sujet des atteintes à la biodiversité, aux espaces naturels et agricoles, liées aux emprises des échangeurs et aux impacts du chantier...

Pour un aménagement équitable

La limitation de l'étalement urbain est un objectif partagé.

De nombreux participants ont fait référence au SCoT, qui n'est pas remis en question.

Il y a un souhait de développement « multipolaire » le long des axes de transports collectifs lourds.

Mais les effets du projet sont contestés :

Pour le maître d'ouvrage, le projet s'intègre à la politique d'aménagement du Grand Lyon, en reliant les pôles de l'agglomération. Pour d'autres, les gains d'accessibilité en voiture vont inciter à l'accroissement des déplacements et induire un étalement urbain.



Des appels à l'équité sociale

Les prix du foncier amènent la population à s'éloigner des centres, donc à être dépendante de la voiture, dont le coût augmente.

Le péage urbain ne doit pas renforcer l'exclusion, mais ses effets redistributifs pourraient atténuer les inégalités.

L'équité territoriale est souvent réclamée, entre centre et périphérie, entre Ouest et Est.

Les habitants de l'Est réclament également de bénéficier de la requalification des infrastructures et de leurs abords.

Cécile Valverde expose les enseignements qui ont été tirés à propos des attentes des territoires concernés par le projet.

Les participants ont demandé des précisions sur l'implantation des échangeurs et leur emprise, ainsi que sur les voiries d'accès aux échangeurs. Ils émettent des craintes face à la hausse potentielle du trafic et attendent des aménagements pour répondre à cet afflux.

Des demandes ont été exprimées pour débiter, en concertation, des études sur la requalification de l'A6/A7 et de ses abords.

Des demandes de requalification du boulevard Laurent Bonnevey ont également été émises.

Interrogations sur le coût et le financement

La pertinence de l'investissement dans une infrastructure routière est remise en cause. Celui-ci est-il soutenable pour le contribuable ou l'utilisateur ?

Pour certains, les 2,5 Mds € devraient être réaffectés aux transports collectifs.

D'autres alertent sur un risque de dérive des coûts.

L'investissement de 800 M€ pour les transports en commun soulève des questions récurrentes. Les participants ont demandé notamment si ces projets sont liés à l'Anneau des Sciences, inscrits au SCoT ou complémentaires.

Des questions portent également sur la part du Grand Lyon dans le financement.

Les péages

Différentes solutions sont envisageables, le choix reste ouvert entre un péage d'infrastructure, de cordon ou de zone, ou une carte multimodale.

Ces péages doivent être organisés de manière cohérente avec leurs objectifs.

Ils représentent à la fois un outil de financement et de régulation du trafic.

L'enjeu est de mettre en cohérence les péages à l'échelle de l'agglomération, en lien avec l'objectif d'écartier le transit.



Des demandes de gratuité ont été formulées dans certains secteurs ou pour certaines populations.

4. L'expertise complémentaire

Jean-Paul Puyfaucher indique que pour répondre à la demande de différents acteurs, la CNDP a décidé le 9 janvier 2013 de confier à un organisme indépendant, le cabinet TTK, la réalisation d'une expertise complémentaire. Celle-ci, restituée le 18 mars, visait à répondre à 2 questions :

- 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 infrastructure routière majeure étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires et si oui, lesquelles ?

Les recommandations de l'expertise sont les suivantes :

Enrichir les hypothèses

- Travailler sur des fourchettes sur la mobilité à l'horizon 2030.
- Prendre en compte les effets des différents types de péage.
- Tester les effets des différents tracés possibles pour le contournement de transit.
- A6/A7 : envisager un déclassement et une requalification immédiats, différenciés selon les tronçons.

Urbanisme : partant du constat que les choix en matière de transports ont une réelle influence sur l'étalement urbain, l'expert met l'accent sur les points suivants :

- Les SCoT et PLU sont des outils nécessaires, mais insuffisants pour limiter l'étalement urbain.
- Les transports en commun en site propre (TCSP) ont un effet polarisateur, permettant des opérations de densification urbaine.
- Mais cet effet est dilué si l'accessibilité est améliorée sur un territoire étendu (TCSP+routes).
- L'Ouest lyonnais, à l'accessibilité routière contrainte, présente un important potentiel pour envisager une stratégie combinée entre TCSP et densification urbaine.



Réactions du public par rapport aux enseignements du débat

Alain Chonagekoff, de Beauvoir de Marc, estime que l'indication selon laquelle l'Ouest est plus dense que l'Est est fausse.

Gilles Renevier de l'association Fracture précise que plusieurs contournements sont mentionnés dans le rapport d'expertise de TTK, et s'étonne que ces scénarios ne figurent pas dans les enseignements du débat.

Philippe Marzolf précise que la CPDP a écrit « étudier différents tracés possibles de contournement de transit » dans sa présentation des enseignements.

Jacques Dunant de l'association Marennes contre les nuisances indique qu'il manque 4 cahiers d'acteurs et que ceux qui ont été publiés émanent principalement d'acteurs de l'Ouest lyonnais ou du Grand Est. Il s'étonne que ce soient principalement les avis de l'Est lyonnais qui manquent.

Philippe Marzolf rappelle que ceux-ci n'ont pas été publiés à temps en raison d'un problème technique et précise que plusieurs acteurs hors Ouest lyonnais ont vu leur cahier d'acteur publié. Il indique par ailleurs que Marennes contre les nuisances a bien publié une contribution qui est en ligne sur le site du débat public.

Georges Guerrier estime qu'il y a besoin d'étudier les possibilités d'intermodalité de façon véritablement approfondie, car il s'agit selon lui d'un maillon essentiel du schéma de déplacements.

Gilbert Carle de l'APPNV demande si l'expertise complémentaire est une contribution ou s'impose au maître d'ouvrage.

Philippe Marzolf rappelle que le débat public a vocation à éclairer le maître d'ouvrage et les différents acteurs sur les différents aspects du projet. Cette expertise n'est ainsi qu'une étude complémentaire indépendante.

Bruno Lépine du CIL Centre Presqu'île réagit au fait que certains évoquent un déclassement immédiat de l'A6/A7 en l'absence d'un contournement et indique que c'est impossible.

Philippe Marzolf précise qu'il est indiqué que c'est une solution envisageable, émise par l'expert.



Béatrice Vessiller, élue de Villeurbanne au Grand Lyon et au Conseil général, souhaiterait que la CPDP mette en évidence dans sa synthèse la comparaison suivante :

En cas de réalisation de l'Anneau des Sciences, le maître d'ouvrage remboursera annuellement pendant 38 ans un montant de 150 millions d'euros pour financer une autoroute à péage avec un trafic de 50 000 véhicules par jour.

Cette somme correspond au montant alloué chaque année au SYTRAL par le Grand Lyon et le Conseil général pour faire fonctionner le réseau de transports en commun qui transporte chaque jour 1,3 millions de voyageurs.

Fabien Bagnon, de Valve, souligne que l'expert a insisté sur le potentiel de développement des modes doux. Il affirme qu'en France, la part modale du vélo augmente comme en Allemagne, mais avec 15 ans de retard.

Jean Murard, de l'association Déplacements Citoyens, estime que si le déclassement de l'A6/A7 n'est pas immédiat, il est néanmoins nécessaire d'intervenir avant 2030.

Jean Sarraillon de l'association Sauvegarde de la Vallée de Francheville considère que la méthode d'analyse employée par le maître d'ouvrage pour comparer les différents scénarios n'est pas équitable. Selon lui, le problème principal est qu'il n'y a pas eu d'étude approfondie sur le potentiel de développement des transports en commun dans l'Ouest lyonnais.

Bernard Thierry rappelle que depuis 1997, le PDU prévoit une ligne ferroviaire parallèle au tunnel de Fourvière depuis la Part-Dieu jusqu'à la Sauvegarde. Celle-ci pourrait transporter 30 000 voyageurs, permettant ainsi d'alléger le trafic.

Philippe Marzolf recentre les interventions sur les enseignements du débat.

Michel Cote, de la Compagnie Nationale du Rhône, indique que le projet reçoit l'appui des acteurs économiques. Il rappelle que le port Edouard Herriot est une composante importante du développement économique de l'agglomération, offrant une plateforme intermodale pour le transport de marchandises. Il aurait apprécié que le soutien de la CNR soit mentionné dans les enseignements du débat.

Philippe Marzolf rappelle que ce qui est écrit correspond à ce qui a été entendu.



Claude Chardon de la CRCI relève que les enseignements ne mentionnent pas que le projet d'Anneau des Sciences s'inscrit dans une démarche de rayonnement et d'amélioration de l'image de la ville pour attirer activités et emplois.

René Cloitte, habitant d'Oullins, s'étonne que personne n'ait dit véritablement quels seraient les effets bénéfiques du TOP et demande si les Lyonnais ont réellement l'idée de ce que leur coûtera le projet. Il dénonce l'urbanisation incontrôlée de l'agglomération.

Jean Terrierot note que Lyon est à la convergence de toutes les circulations Nord Sud et Est Ouest. Il s'agit de la seule grande ville sans ring. Selon lui, la réalisation de la grande rocade suppose que l'on en crée aussi une petite.

Claude Michikine estime que le TOP offrira un service aux entreprises pour faire circuler les marchandises mais que celui-ci sera rapidement engorgé comme chaque nouvelle autoroute.

Bernard Beuchât, élu du 9^e arrondissement de Lyon, regrette que l'on ne soit pas assez revenu sur les effets très positifs que le tronçon nord du périphérique et l'arrivée du métro ont eu sur le quartier de Vaise, qu'il s'agisse des programmes de requalification, de logements neufs, d'implantations d'activités économiques... L'expérience a montré qu'une infrastructure enterrée ne créait pas de nuisances et permettait d'améliorer la qualité de vie.

Romain Blachier, élu du 7^e arrondissement de Lyon, estime que la dimension fluviale a été peu évoquée et rappelle que le tracé court du TOP permettrait d'utiliser le fleuve pour le transport de marchandises. Par ailleurs, pour les habitants du 7^e, l'Anneau des Sciences permettra de réduire le trafic et ainsi d'améliorer la qualité de vie.

Philippe Marzolf rappelle que les enseignements de la CPDP seront mis en ligne sur le site au lendemain de cette réunion et qu'il sera possible pour le public de les commenter.

Enseignements du public



Denis Brolquier, maire du 2^e arrondissement de Lyon, estime que le débat a été riche et complet, confrontant des personnes pragmatiques à des idéologues ou des défenseurs d'intérêts particuliers, et des optimistes à des craintifs.

Il trouve cependant que de nombreux arguments sont statiques et qu'il faudrait plus de dynamisme dans les idées.

Il observe que l'Etat est très attendu, mais invite à ce que l'on ne l'attende pas pour prendre une décision.

Il estime que l'étude complémentaire est partielle et contestable, notamment l'analyse portant sur la part modale du vélo et qu'il est indécent de prétendre que le déclassement de l'autoroute peut se faire immédiatement.

Il précise que jamais les défenseurs du TOP n'ont dit qu'il était impossible de développer les transports collectifs dans l'Ouest.

En conclusion, il affirme que l'Anneau des Sciences est nécessaire et que l'agglomération en a besoin le plus rapidement possible.

Edmond Luca, de la FNAUT a établi 6 constats :

- La poursuite du développement routier, dans la mesure où la plupart des décideurs considèrent que les alternatives à l'automobile ne peuvent être que très marginales.
- Un propos paradoxal des défenseurs du TOP qui estiment que les lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais, qui ne traversent que des territoires à faible densité, ne peuvent être efficaces, tandis qu'ils considèrent comme indispensable la création d'une infrastructure routière dont le tracé est parallèle à ces lignes.
- La négation par le maître d'ouvrage des trafics induits et des « re congestions » : le temps gagné par le TOP est selon le maître d'ouvrage négligeable et donc sans risque d'induction de trafic d'étalement péri-urbain et de re congestion, contrairement à ce qui s'est produit à Fourvière, sur la Rocade Est et à ce qui est prévu avec la future A45. Selon Edmond Lucas, sur l'Anneau des Sciences, le temps de parcours serait en fait réduit par 3 entre Alaï et les Hôpitaux Sud.
- Les oppositions aux engagements environnementaux du Grand Lyon : avec le TOP, selon AIR Rhône-Alpes, le bilan carbone ne serait pas nul mais de + 20 % par rapport à 2012. Ces données sont en opposition avec le Facteur 4 qui implique une baisse de 50 % des émissions de gaz à effet de serre en 2035 par rapport à 1990.
- Le TOP est un scandale financier : s'élevant à plus de 2,6 milliards d'euros, le coût du TOP serait équivalent à 15 ans d'investissements pour tous les transports en commun du SYTRAL.
- La crédibilité des alternatives transports en commun : l'expertise commandée par la CNDP a confirmé l'avis des associations, en préconisant notamment le



rabattement multimodes sur la cinquantaine de gares des 5 lignes directement connectées au réseau urbain de transports.

De plus, la réduction des voitures en zone urbaine et la contribution financière aux transports en commun pourrait être obtenue avec un péage urbain comme cela se fait déjà dans 8 villes européennes.

Ainsi, le Grand Lyon serait dans le respect des objectifs du Grenelle, du SCOT, du PDU, du plan de protection de l'atmosphère, du SRCAE, etc.

Georges Chiche, de l'association CADO à Oullins, estime que le débat a révélé la non nécessité de réaliser le TOP. Ce dernier favoriserait l'étalement urbain, ne réduirait pas la pollution de l'air, et empêcherait le développement d'une infrastructure de transports en commun dans l'Ouest de l'agglomération. Par ailleurs il trouve inadmissible que **Denis Broliquier** critique l'expertise complémentaire.

Daniel Deleaz, adjoint au Maire de Pierre-Bénite, qualifie le débat de remarquable et de particulièrement riche. Celui-ci a permis de mettre en évidence la forte demande de transports en commun dans l'ensemble de l'agglomération et plus particulièrement dans l'Ouest et le fait que l'offre du Grand Lyon ne répond pas à cette attente.

La ville de Pierre-Bénite réaffirme son opposition au TOP. Elle milite en faveur d'une alternative crédible associant développement des transports collectifs et intermodalité, cette position sortant renforcée du débat public.

La municipalité éprouve la satisfaction d'avoir pu faire bouger les lignes, persuadée que les mobilisations et les pétitions en faveur du développement des transports en commun ont contribué à mettre en lumière les dangers du projet Anneau des Sciences. L'expertise complémentaire de TTK, ainsi que les analyses et études portées au débat témoignent de l'insuffisance du dossier du maître d'ouvrage. Le choix d'hypothèses maximalistes et arbitraires, la surévaluation de la part modale de la voiture, la non prise en compte de l'urbanisation future dans les modèles de calcul des trafics amènent à penser que le dossier est techniquement mal conçu.

Apprenant la possibilité de déclasser l'autoroute A7 entre Perrache et Pierre-Bénite sans devoir réaliser le TOP, la ville estime qu'en développant les transports collectifs et en réalisant le grand contournement, l'on pourrait réduire le trafic de 25 % dans des délais beaucoup plus courts que le TOP. Le prolongement du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud et le développement de nouveaux transports collectifs s'en trouvent d'autant plus justifiés.

Daniel Deleaz invite le Grand Lyon à proposer, plutôt que l'Anneau des Sciences qui selon lui s'inscrit dans une autre époque, un projet s'appuyant sur le développement des transports en commun à un coût équivalent ou proche à celui de l'Anneau des Sciences. Ce nouveau projet de territoire aurait vocation à apaiser la circulation afin



de gagner en qualité de vie et en solidarité d'agglomération. Le vote par la région Rhône-Alpes du Plan Air/Climat vient conforter une telle orientation.

Gilbert Carle, de l'APPNV, précise que cette association n'est devenue acteur de ce débat public qu'à partir du moment où le maître d'ouvrage a conditionné la réalisation de l'Anneau des Sciences à celle d'un grand contournement. En effet l'APPNV défend des territoires potentiellement concernés par ce grand contournement.

Il estime que la condition préalable d'un grand contournement a créé un climat ambigu, dans la mesure où elle renvoie à un autre débat public portant cette fois sur le contournement. Cette situation est selon lui très préjudiciable à l'expression des associations de l'Est lyonnais.

Il regrette que la CPDP n'ait pas programmé de réunion publique officielle dans l'Est au-delà de celle de Bron.

Une réunion officieuse a été organisée le 27 février par des citoyens et acteurs ne disposant pas des mêmes moyens que la CPDP.

L'APPNV exprime le regret qu'il n'y ait pas eu de communication auprès des médias de l'Est lyonnais autant que l'association l'avait demandé à la CPDP lors de la préparation du débat.

Gilbert Carle ajoute que le Préfet de Région, en interdisant la présence d'un représentant de l'État à la réunion du 27 février, considère les citoyens de l'Est lyonnais comme des sous-citoyens.

Concernant le débat en général, il a le sentiment que si les différents arguments ont pu être librement développés par les différents acteurs, il y avait une ambiguïté nette, puisque participaient au débat ceux qui étaient concernés par le projet de contournement et ceux qui étaient concernés par l'Anneau des Sciences.

Il note également que les présentations du maître d'ouvrage auraient gagné à être plus réalistes.

Il estime qu'il appartient au Grand Lyon de prendre en compte les divergences et d'arbitrer entre les tenants d'une solution favorisant le développement des transports en commun et ceux qui pensent que le trafic automobile va continuer à se développer.

Pour l'APPNV, la question de la gestion du trafic de transit est essentielle pour améliorer la fluidité des déplacements dans l'agglomération.

Celle-ci se prononce pour le tracé court/Anneau des Sciences et un contournement Ouest de l'agglomération relié à la rocade Est, notant que ce dernier fera à nouveau l'objet d'un débat public, bien qu'il y en ait déjà eu un en 2006.

Philippe Marzolf regrette que l'Est lyonnais se soit senti un peu oublié par la CPDP mais rappelle que la question du contournement de transit, bien que posée comme préalable par le maître d'ouvrage, n'entraîne pas dans le débat. Il précise par ailleurs



qu'il n'est pas certain qu'il y ait un nouveau débat public concernant le COL. En temps voulu, la CNDP sera saisie et décidera de la tenue ou non d'un débat sur ce projet.

Jean-Jacques Estier de l'association de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville estime que ce débat a permis à chacun de s'exprimer. Le contexte est marqué par la congestion de l'A6/A7 et l'insuffisance de transports collectifs efficaces à l'Ouest, alors que la solution du tramway paraît possible dans cette partie de l'agglomération, comme l'a démontré l'expertise de TTK.

Il observe que l'on est encore loin de parvenir au PDU global à long terme réclamé par l'association pour l'ensemble de l'agglomération.

Il indique que Francheville est la seule commune qui n'a pas bénéficié d'une réunion publique, regrettant que les habitants n'aient pas pu discuter de l'aménagement de l'échangeur prévu à Bel Air, situé à proximité d'écoles et d'habitations et qualifié d'enjeu fort par le maître d'ouvrage. Il exprime les inquiétudes des Franchevillois face aux impacts (pollution, congestion des voiries, dégradation paysagère, destruction de la faune et de la flore) du futur viaduc qui franchira le vallon des Charbonnières.

L'association ne se fait pas d'illusion et sait que Gérard Collomb, président du Grand Lyon, décidera prochainement de réaliser le TOP bien que l'État n'ait fait que promettre un contournement de l'agglomération.

Mais **Jean-Jacques Estier** estime que le Grand Lyon et le SYTRAL ne peuvent ignorer plus longtemps les pistes de solutions avancées par les citoyens et les acteurs pour pleinement s'inscrire dans le schéma de cohérence territoriale et organiser la ville autour des transports en commun en site propre. De même, pour éviter l'étalement urbain, le gain d'accessibilité généré par l'Anneau des Sciences devra être compensé par un péage urbain.

Selon **Jean-Jacques Estier**, le maître d'ouvrage offre une carotte avec le TOP, un bâton avec le péage et une carence de transports en commun qui ne sera pas résolue.

Philippe Marzolf rappelle que la CPDP n'a pas refusé d'organiser une réunion à Francheville et qu'il était possible pour les municipalités d'organiser elles-mêmes des réunions dans le cadre du débat.

Michel Regoudis, adjoint à l'urbanisme de la ville de Francheville, estime que le projet Anneau des Sciences représente un progrès considérable par rapport au projet de TOP initial dans la mesure où il s'agit d'un projet enterré.

Marcel Brevi, du CIL Sud Presqu'île, affirme que le comité souhaite la requalification au plus vite de l'autoroute. Il estime que dans le futur, les voitures auront moins



d'impacts sur l'environnement. Le projet Anneau des Sciences est pertinent car il associe les transports collectifs et la voiture. Il regrette cependant que les parcs relais ne soient pas assez développés.

Joelle Séchaud, élue socialiste au conseil municipal de la ville d'Oullins, s'étonne que l'on fasse systématiquement une dichotomie entre transports collectifs et TOP. Elle observe qu'en Allemagne, les personnes savent utiliser l'intermodalité. A contrario, ceci ne s'est pas retrouvé dans les discussions du débat. Libérer les voies dans les villes de l'Ouest lyonnais en reportant une partie du trafic sur le TOP permettra de relancer les transports collectifs. Elle préfère le tracé court au tracé long car ce dernier n'offrira pas de connexion avec les transports en commun. En revanche, l'Anneau des Sciences favorisera une dynamique économique et par conséquent la création d'emplois à travers l'agglomération.

Philippe Marzolf souligne de la question de l'intermodalité est bien inscrite dans les enseignements du débat.

Jean-Charles Kohlhaas du collectif Stop au TOP et conseiller régional, précise qu'il ne s'exprime pas au nom de la Région Rhône-Alpes. Il précise que la Région Rhône-Alpes n'a pas encore tranché sur sa position concernant le TOP.

Après avoir entendu les propos d'experts affirmant que les chiffres de fréquentation du tram-train de l'Ouest lyonnais étaient ridicules, il précise à son tour que les données récemment fournies par la SNCF sont tout à fait encourageantes, puisqu'elles révèlent un doublement de la fréquentation au niveau de Brignais.

Il regrette par ailleurs l'absence de discussion dans le débat et observe qu'il s'est principalement agi d'un débat d'experts et de données.

Il note que les données du maître d'ouvrage ont été remises en question et que celui-ci doit préciser ses réponses. Il souligne que les hypothèses privilégiant les transports collectifs doivent être creusées, ainsi que la possibilité de classer rapidement l'autoroute A6/A7.

Martine Surrel d'ALCALY affirme que l'association est favorable à l'Anneau des Sciences, à condition de créer des voiries en site propre et de travailler particulièrement l'intégration des entrées et des sorties des tunnels de l'infrastructure. Elle relève par ailleurs une incohérence sur le point d'arrivée de l'A89 qui se situe selon elle trop proche de l'Anneau des Sciences. Cette autoroute devrait arriver plus au Nord, au même titre que si celle-ci se réalise, l'A45 devra arriver plus au Sud de l'agglomération. Enfin, l'association estime qu'il n'y a pas besoin d'un grand contournement et préconise d'utiliser à cette fin les infrastructures existantes sans créer de voirie supplémentaire.



Bruno Allenet, de GDF Suez, entreprise qui emploie 4000 salariés dans l'agglomération lyonnaise, explique que celle-ci a élaboré un schéma directeur de densité de ses activités. Elle se heurte systématiquement aux barrières de Fourvière et de la Croix-Rousse, zones l'une et l'autre congestionnées.

Il est selon lui grand temps de faciliter la liaison Nord-Ouest /Sud-Est pour développer l'activité économique et pour accélérer les processus d'innovation dans les pôles de compétitivité. La réalisation de l'Anneau des Sciences aurait pour cela un effet bénéfique.

De même, il émet ses doutes sur la possibilité de déclasser l'autoroute A6/A7 sans réaliser l'Anneau des Sciences.

Par ailleurs, il souligne qu'au sein de GDF Suez, bien que de nombreux salariés utilisent les transports en commun, pour 20 % d'entre eux, la voiture est un outil de travail dont ils ne peuvent se passer.

Gilbert Bernachon de l'association Fracture, considère que l'on ne fait que déplacer les problèmes plutôt que les résoudre. Il a le sentiment de vivre dans une société archaïque ayant une vision des enjeux très localisée alors que ceux-ci mériteraient d'être appréhendés dans une approche globale. Il regrette l'absence de l'État qui empêche d'avancer dans la réflexion et juge rocambolesque le fait que le Préfet se soit exprimé dans ce débat à titre personnel. Toutefois il a apprécié le caractère démocratique du débat mais espère que le législateur adoptera une vision globale du sujet.

Pierre Jolivet, conseiller municipal EELV de la Ville de Francheville, rebondit sur les propos concernant l'apport supposé de l'Anneau des Sciences au développement économique. Il indique que ce projet impliquera que la population ait une voiture pour se déplacer et acquitte de plus un péage. Il suggère plutôt d'investir dans des transports en commun permettant à chacun, quel que soit ses revenus, d'être mobile, en particulier pour aller travailler et rappelle qu'il est impératif d'investir dans les transports collectifs pour les développer.

Gilles Renevier de l'Association Fracture affirme que grâce à ce débat l'association et les habitants de l'Est ont pu s'exprimer sur le projet de contournement.

Il indique attendre désormais des réponses de l'Etat. Le Préfet n'est jamais rendu dans l'Est lyonnais et Fracture souhaiterait communiquer avec lui. Il précise que l'association a été par ailleurs reçue par Gérard Collomb.

Philippe Marzolf précise que tous les enseignements du débat seront portés auprès de l'État (Ministère des Transports, Ministère du Développement Durable, Préfecture) par la CNDP.



Mathieu Jeannet du conseil de quartier Confluence-Perrache, qui s'exprime ici en tant qu'habitant, indique qu'à l'évidence la requalification de l'A6/A7 ne fait plus de doute. Il réaffirme, compte tenu des nuisances que subissent les habitants du 2^e arrondissement, qu'il est capital pour la santé et l'environnement de réduire le trafic et de transformer l'autoroute en un boulevard urbain à 2x2 voies.

Gilles Laracine, de l'association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, comprend, en tant qu'ancien chef d'entreprise, que les salariés aient besoin de se déplacer. Il estime que si, comme l'évoquait Bruno Allenet de GDF Suez, 80 % des salariés utilisaient les transports en commun, le problème des déplacements serait entièrement résolu et que le problème du TOP serait également complètement réglé.

Béatrice Vessiller estime que ce débat voit se confronter deux visions politiques de l'avenir de l'agglomération, conduisant à choisir entre deux solutions:

- Une solution passéiste, où tous les investissements sont concentrés à l'Ouest, avec une infrastructure financée par un moyen socialement injuste qu'est le péage, et qui occasionne des impacts sur l'environnement.
- Une solution du XXI^e siècle, solidaire entre l'Est et l'Ouest, réalisable avant 2028, qui privilégie le développement des transports en commun, la densification urbaine et un financement par une carte multimodale, compatible avec les réductions des dépenses publiques.

Dans la période qui va succéder au débat, celle-ci souhaite que soit constitué un comité de pilotage ou un comité de suivi, permettant de suivre les nouvelles études qui seront lancées.

Sarah Peillon, adjointe au maire du 7^e arrondissement de Lyon, tire les enseignements d'une réunion organisée dans le cadre du débat avec les habitants et acteurs du 7^e arrondissement. Elle observe un consensus en ce qui concerne le déclassement de l'autoroute A6/A7. Elle émet ses doutes sur la capacité à requalifier cette infrastructure sans proposer une solution pour écarter le trafic de transit.

Elle estime qu'il y a nécessité à trouver un équilibre entre modes doux, transports collectifs et voitures et que l'Anneau des Sciences répond à ces objectifs.

Elle souligne que l'Anneau des Sciences permettra de réduire les trafics.

Elle indique que les élus du 7^e arrondissement appartenant à la majorité municipale s'expriment en faveur de l'Anneau des Sciences et entendent par ailleurs contribuer à baisser la part de la voiture. Il ne s'agit donc pas selon elle d'une vision passéiste.

Lionel Augris, du CIL Sud Presqu'Île, affirme son soutien à l'Anneau des Sciences.



Compte tenu de l'importance de la pollution à proximité de l'autoroute et de ses conséquences graves sur le plan sanitaire, il demande s'il est possible de requalifier l'A6/A7 sans attendre un grand contournement et le cas échéant, à quel moment.

Jean Murard, de l'association Déplacements citoyens, indique que l'opinion des adhérents a évolué depuis 2002. Si à l'origine ceux-ci étaient à priori favorables au TOP, ils font désormais part de leur opposition au projet qui devra être financé à la fois par un péage et par l'ensemble des contribuables de l'agglomération. L'association opte en faveur d'une solution privilégiant les transports collectifs, sans pour autant qu'ils constituent un mode de déplacement exclusif.

Il s'étonne par ailleurs que le Grand Lyon et le Conseil général n'attirent pas l'attention du public sur la nécessité de bien gérer les finances communes.

Jean Tamiro estime que s'il y avait eu des débats publics en amont de la réalisation de TEO et du métro, ces projets n'auraient pas été concrétisés. Il affirme qu'avec l'Anneau des Sciences, ce sont les tunnels qui seront engorgés et qu'il ne s'agit que de déplacer au Sud l'actuel bouchon de Fourvière.

Etienne Tête, conseiller régional, observe que les opinions et la vision des déplacements ont considérablement changé en 20 ans. Il souligne qu'à l'époque il n'y avait pas autant de réflexions sur les alternatives possibles.

Il invite à ce que l'on s'interroge sur la dépense publique engagée dans un projet au regard du nombre d'usagers qui en bénéficieront. Il compare à ce titre TEO, dont le budget a explosé, et qui n'est utilisé que par 50 000 véhicules/jour, avec le métro qui compte 300 000 usagers/jour.

Anne Demont de l'association des Amis de Pierre-Bénite avait déjà affirmé lors de la réunion d'Irigny que le TOP aurait des effets nuisibles au niveau des Hôpitaux Sud. En réponse à cela, le vice-président du Grand Lyon lui a transmis un document émanant de Dominique Deroubaix Directeur général des Hospices Civils de Lyon indiquant, face aux accès engorgés à l'A6/A7, que le TOP serait bien accueilli par les familles, par les 5000 étudiants qui viendraient sur le campus Lyon Sud à partir de 2015 et par le personnel hospitalier.

Elle préconise plutôt de développer les transports en commun en prolongeant notamment le métro jusqu'au Hôpitaux Sud, et d'installer un parc relais pouvant accueillir 750 à 1000 véhicules en provenance des communes avoisinantes.

Elle estime que le propos émis à Irigny selon lequel le prolongement du métro serait conditionné à la réalisation du TOP relève du chantage. Elle pense que l'on ne veut pas construire ce métro car celui-ci viendrait désengorger l'A450 et que le cas échéant, le maître d'ouvrage ne parviendrait plus à convaincre les habitants d'Oullins, Pierre Bénite et Saint-Genis Laval de l'utilité de réaliser le TOP.



Elle indique que les habitants de Pierre-Bénite devront supporter les nuisances liées aux gaz d'échappement des usagers de l'Anneau des Sciences.

De même, l'échangeur Hôpitaux Sud serait situé à proximité de l'hôpital Jules Courmont, avec un trafic de véhicules émettant du dioxyde d'azote, très toxique pour la santé.

Elle souligne que la réalisation du COL étant incertaine, il y a un risque que le TOP se substitue à celui-ci.

De nombreux usagers ne pourront se permettre de payer l'accès au TOP et continueront d'emprunter l'itinéraire d'origine.

Enclavée par l'A7, l'A450 et le TOP, la ville de Pierre-Bénite risque d'être asphyxiée et de devenir une ville dortoir.

Pour **Anne Demont**, le développement des transports en commun semble faire l'unanimité.

François Vurpas, élu de la Ville de Saint-Genis Laval, se satisfait que la Ville de Lyon s'empare de ce dossier et propose un projet visionnaire. Il souligne néanmoins que l'Etat, en récupérant le trafic de transit, va également prélever l'écotaxe sur les camions en transit. Il propose que l'on creuse un tunnel sous Lyon pour la traversée des véhicules.

Philippe Grillot, président de la CCI de Lyon, estime qu'il y a eu un large débat portant sur des problématiques cruciales. Il regrette que l'on tente d'opposer routier et transports collectifs, car la voiture reste indispensable pour un certain nombre d'activités et pour l'acheminement des marchandises. Il affirme que l'Anneau des Sciences est un beau projet, d'autant plus si l'on considère les potentiels que vont offrir les énergies renouvelables et les nouvelles énergies en matière de déplacements dans les années qui viennent.

Pour que l'agglomération soit attractive, il faut que le tissu économique puisse se développer, grâce à des déplacements facilités. Il y a par ailleurs une vraie réflexion sur les transports alternatifs. Il estime également qu'il n'y a pas de raison pour que l'Ouest soit enclavé. Il privilégie le tracé court qui permet de se raccorder au réseau ferré et fluvial sur le port Edouard Herriot. **Philippe Grillot** invite les Lyonnais à avoir confiance en l'avenir.

Sandrine Runel, conseillère générale du 9^e canton de Lyon (7^e arrondissement) souligne la nécessité d'agir le plus rapidement possible et de réaliser l'Anneau des Sciences. Pour faire de Lyon une métropole européenne, il faut des infrastructures adaptées. D'autre part, alors que le 7^e arrondissement est un arrondissement « vert » avec les berges du Rhône et le Parc de Gerland, l'avenue Tony Garnier est actuellement totalement saturée par la voiture.



Le déclassement de l'autoroute A6/A7 offrirait une vraie bouffée d'oxygène, à condition qu'il y ait par ailleurs l'Anneau des Sciences. Celui-ci permettrait d'accéder plus facilement au Parc de Gerland, de poursuivre l'aménagement des berges du Rhône et de prolonger le métro.

Christine Poncet, élue d'opposition à Saint-Pierre de Chandieu a été marquée par l'absence de concertation et de débat sur le projet. Plutôt qu'un débat public, elle invite à ce qu'il y ait une réflexion globale et plus ambitieuse sur les déplacements dans le territoire. Elle souligne que l'Est cumule différentes nuisances, entre le fret, le ferroviaire et les autoroutes. Elle estime que la décision va être imposée sans concertation et déplore le manque de relais pour exprimer les positions des différents acteurs.

Christian Maisonnier de la DREAL, précise qu'il assiste à la réunion en tant qu'observateur. Le Préfet a fait le choix d'être absent afin que les participants restent centrés sur l'objet du débat, dans lequel l'État n'a pas sa place.

Il croit aux vertus de ce débat qui a permis d'entendre la globalité des avis et des problèmes.

Parmi les enseignements qu'il tire de ce débat :

Il y a beaucoup trop de trafic dans la Presqu'île et celui-ci est la source de nuisances considérables.

Il comprend mieux le projet du maître d'ouvrage qui souhaite réaliser un bon périphérique et n'entend pas se substituer au rôle de l'État.

Il entend également les enseignements de l'expertise qui préconise une option privilégiant les transports en commun et qui souligne l'importance des liens structurants et la temporalité entre développement urbain et transports.

Selon lui, la force du projet repose sur ses 3 composantes, que sont la suppression de l'autoroute, le renforcement des transports en commun et la création d'une nouvelle voirie. Il estime qu'il est important d'avoir des objectifs ambitieux, à condition de conserver ces 3 composantes.

François-Noël Buffet, sénateur-maire d'Oullins, considère que le travail de la CPDP a permis d'enrichir le débat. Il souligne l'intérêt d'avoir sollicité une étude indépendante. Il regrette que le tracé proposé par la Ville d'Oullins n'ait pas fait l'objet du même traitement mais remercie toutefois que celui-ci ait été étudié.

Il reste dans l'attente d'une prise de position officielle de l'État sur le sujet.



Enseignements du maître d'ouvrage

Jean-Luc Da Passano, vice-président du Conseil général, confronte le projet à la politique de voirie de la collectivité. Le projet d'Anneau des Sciences s'inscrit en cohérence avec cette politique à plusieurs titres :

- Dans la mesure où une partie de l'agglomération est sous-équipée, il est nécessaire de réaliser cette infrastructure à l'intérieur de l'agglomération.
- Afin de répondre aux attentes de tous, le projet sera multimodal, avec des lignes de transports en commun sur l'infrastructure, des connexions avec le métro et avec les parcs relais.
- En raison de l'engorgement des axes principaux, les automobilistes empruntent des axes secondaires, ce qui représente un véritable danger en termes de sécurité routière. L'Anneau des Sciences représente en ce sens une amélioration de la sécurité.
- La bonne insertion de l'infrastructure, enterrée à 85 %, répond également aux objectifs du Conseil général.

Celui-ci apporte son soutien le plus ferme à l'Anneau des Sciences le plus rapidement et dans les meilleures conditions.

Gérard Collomb, président du Grand Lyon, affirme que ce projet s'inscrit dans la vision de l'agglomération qui consiste à lutter contre l'étalement urbain, créer une ville multipolaire, favoriser le développement économique et l'innovation. Il indique que la communauté urbaine souhaite construire une métropole solidaire au sein de laquelle il n'y ait pas de différence entre l'Ouest et l'Est et entre le Nord et le Sud. Celle-ci a déjà beaucoup investi, avec le prolongement du métro et la création du tramway, mais il est nécessaire de faire un effort supplémentaire pour l'Ouest de l'agglomération afin d'empêcher cette partie du territoire de se désagréger.

L'enjeu est également de donner une nouvelle place à la nature dans la ville par le maillage des différents parcs et la réappropriation des berges du Rhône, de stimuler l'intermodalité en développant le covoiturage, l'autopartage et de recourir à l'utilisation des énergies renouvelables dans la mobilité. Cette dynamique est déjà en marche dans l'agglomération avec l'émergence des bâtiments à énergie positive, des véhicules électriques, des robots...

Pour Gérard Collomb, les enseignements du débat sont en premier lieu le constat de nombreuses convergences :

- Le scandale du passage de l'autoroute au cœur de l'agglomération.
- L'accès de plus en plus difficile à l'Ouest lyonnais, avec des voiries engorgées par les voitures et les difficultés que cela engendre pour les transports collectifs.

Face à cela, il plaide pour que la circulation de transit soit écartée du cœur de l'agglomération et pour relier les sites afin d'assurer une desserte efficace.



Il note également une série de désaccords en admettant qu'il puisse y avoir des difficultés à fixer le curseur sur les principaux objectifs du projet. Il estime que le Grand Lyon porte un vrai projet multimodal intégrant un plan ambitieux de développement des transports en commun.

En revanche, il émet un doute sur la faisabilité d'un déclassement immédiat de l'autoroute A6/A7 sans autre action, au même titre que sur l'implantation d'un tram-train rue Grenette.

La résolution des problèmes tient plutôt selon lui à l'articulation des différents modes de transport.

Une solution tous transports en commun qui signifierait une massification des transports ne semble pas pertinente face au « chevelu » routier qui se caractérise l'Ouest lyonnais.

Concernant les désaccords sur le tracé, le Grand Lyon trouvera avec les différents acteurs des accords sur les insertions de l'infrastructure.

Gérard Collomb réaffirme sa conviction face à ce projet, invitant les uns et les autres à avoir confiance et les assurant de l'engagement du Grand Lyon à travailler avec eux sur le suivi de l'élaboration du projet.

Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, délégué à la participation citoyenne, indique que la collectivité va prendre le relais pour poursuivre les échanges.

A l'issue du bilan du débat qui sera remis fin mai par la CNDP, le Grand Lyon a 3 mois pour délibérer sur le projet et définir les modalités de concertation sur le projet le cas échéant.

Il élaborera une charte spécifique de l'information et de la participation du public et une équipe de garants du débat public sera désignée

Un site internet dédié sera créé

Un groupe de concertation sera constitué avec toutes les associations de l'agglomération pour approfondir les questions d'insertion des transports en commun. Un groupe de travail dédié aux aménagements pour les cyclistes sera également créé.

Un comité scientifique et technique sera mis en place pour étudier avec les associations environnementalistes les impacts du projet sur l'environnement et la biodiversité.

Des réunions publiques et des ateliers de concertation permettront d'approfondir différentes thématiques.

Philippe Marzolf précise que le débat n'est pas terminé, celui-ci se poursuivant jusqu'au 5 avril. Le public est invité jusqu'à cette date à réagir sur le site internet aux enseignements du débat et aux différentes contributions.

Le 23 mai, la CPDP remet un compte-rendu et la CNDP publie un bilan, transmis au maître d'ouvrage.



3 mois après, celui-ci délibère sur les conditions de poursuite du projet. Depuis le Grenelle 2, il doit indiquer quelles sont les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat. Il devra informer la CNDP des modalités qu'il compte mettre en place. Celle-ci peut émettre des avis, des recommandations et nommer un garant.

Philippe Marzolf remercie l'ensemble des participants et clôt la réunion