

Réunion territoriale

Conséquences du projet sur Laurent-Bonnevay, le Boulevard Urbain Sud et la Rocade Est

Débat public

Anneau des sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Bron – 20 février 2013

Accueil

1°) Enseignements à mi-débat par la CPDP **35'**

2°) Présentation du projet

- Introduction **5'**

- Conséquences du projet sur le bd Laurent Bonnevey, le
Boulevard Urbain Sud et la Rocade Est **25'**

- Échanges avec le public **110'**

Le débat public :

- porte sur l'**opportunité**, les **objectifs** et les **caractéristiques** du projet
- permet de **s'informer** sur le projet, d'obtenir des **réponses** à ses questions, de donner son **avis**

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**

Les principes du débat public

Transparence

- clarté et accessibilité des informations
- tout ce qui se dit ou s'écrit dans le débat est rendu public

Équivalence

- toute personne concernée peut contribuer au débat

Argumentation

- les avis doivent être argumentés

La Commission particulière du débat public, chargée d'organiser et d'animer le débat, est **neutre** (pas d'avis sur le projet) et **indépendante** de toute partie au débat

Le débat par écrit

Par **courrier postal**, ou **électronique**,
ou sur internet : www.debatpublic-anneau-top.org
vous pouvez :

- poser des **questions**
- donner votre **avis**
- proposer une **contribution**

Les documents reçus par **courrier postal** ou **électronique** sont publiés sur le site, comme l'ensemble des formes d'expressions du public (principe de transparence).

Les réunions publiques

Ouverture

29 nov. 2012 : Le projet et son contexte

Approfondissement

4 déc. 2012 : Le projet et son contexte (suite)

Réunions et ateliers thématiques

5 déc. 2012 : Les solutions alternatives ou complémentaires, 1^{re} partie

11 déc. 2012 : L'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030

13 déc. 2012 : Les impacts des transports sur la santé et l'environnement

17 déc. 2012 : Les aspects financiers

18 déc. 2012 : Les solutions alternatives ou complémentaires, 2^e partie

Réunions territoriales

10 janv. 2013 : Entrée Nord-Ouest de Lyon (Tassin-la-Demi-Lune)

17 janv. 2013 : Entrée Sud-Ouest de Lyon (Hôpitaux Sud)

24 janv. 2013 : Requalification de l'autoroute A6/A7 (Lyon Confluence)

31 janv. 2013 : Entrée Sud de Lyon (Irigny)

20 fév. 2013 : **Conséquences pour le BUS et la Rocade Est (Bron)**

Audition publique

5 fév. 2013 : Audition d'acteurs du débat

Débat étudiant

5 fév. 2013 : Débat organisé par les étudiants de l'ENTPE

Clôture

21 mars : Les enseignements du débat public

Les enseignements à mi-débat

Débat public Anneau des sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Les enseignements à mi-débat

La CPDP rend compte des questions et opinions exprimées :

- Au cours des 7 premières **réunions publiques** (1700 participants)
- Dans les **espaces d'expression en ligne**
 - 17800 visiteurs du site
 - 100 questions et 36 réponses
 - 154 avis avec 81 commentaires

Ces enseignements relatent **les propos tenus par les différents participants...**

... et non un **avis** de la CPDP, qui est **neutre**

L'opportunité du projet

Préalable du GL : décision de l'État sur le contournement de transit

- Des **convergences** apparaissent sur certaines priorités :
 - **Requalification** de l'A6/A7
 - **Articulation entre les modes de transports**
- Pour certains, notamment les **acteurs économiques**, le projet favorise le développement (liens entre **entreprises et pôles de recherche**, accès aux **marchés de proximité**)
- Pour les opposants, le projet **ne répond pas aux enjeux** de l'agglomération (mobilité, qualité de vie...), voire **contredit des engagements** de la communauté urbaine (Plan climat)
- Interrogations sur le **coût du projet par rapport à ses bénéfices**

Requalifier l'A6/A7, un objectif partagé

- Une situation actuelle plusieurs fois qualifiée de « scandale »
- Un objectif partagé et fortement souhaité par de très nombreux participants
- Requalifier en boulevard urbain, mais pas au prix d'impacts sur les autres territoires, préviennent certains
- Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification (ce que conteste le maître d'ouvrage)
- Ils réclament des mesures immédiates (feux tricolores...)

Controverse sur le trafic induit par le projet

- Pour la plupart, toute infrastructure routière nouvelle :
 - tend à **accroître les distances** parcourues
 - aggrave la **congestion** et **l'étalement urbain**
- Des chercheurs ont appliqué au projet un **modèle à usage universitaire** : il ne montre **aucun trafic induit** selon les hypothèses retenues (notamment en termes de **péage**)
- Le maître d'ouvrage insiste sur **l'intégration à une politique globale**
 - Requalification de l'A6/A7 (**pas d'augmentation de capacité**)
 - Développement des **transports en commun**

Les enjeux de mobilité sont des enjeux de société

(1/4) Pour les intervenants, **un lien étroit entre déplacements et organisation de la société**

- Une société **structurée par la voiture**, dont l'usage **ne devrait pas s'effondrer** d'après certains experts
- Pourtant, une **remise en cause croissante** de la voiture (environnement, image dégradée au profit des transports collectifs...)
- Des évolutions qualitatives probables (**covoiturage, autopartage...**)

Les enjeux de mobilité sont des enjeux de société

(2/4) Accord général sur **un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et le besoin de déplacements**

- Organisation de la ville **autour des axes structurants TC et des pôles d'échanges**
- Craintes d'un **éloignement croissant** des activités économiques et des lieux de résidence
- Attentes vis-à-vis **des entreprises** concernant les déplacements de leurs salariés (incitations TC et modes doux, télétravail...)

Les enjeux de mobilité sont des enjeux de société

(3/4) L'intermodalité revendiquée par tous : ne pas opposer les modes de transport, penser leur articulation

- Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences
 - s'inscrit dans les **objectifs du SCoT**
 - favorise **l'intermodalité**
- D'autres critiquent une **vision dépassée** et **contre-productive**
 - Place de la voiture particulière en 2030 **surévaluée** selon eux
 - Demandes d'un développement accru des **transports collectifs** et des **modes doux**

Les enjeux de mobilité sont des enjeux de société

(4/4) L'équité sociale en question

- Inégalités socio-économiques entre habitants des **centres-villes** et habitants des **banlieues éloignées** :
 - Face à **l'habitat** (prix de l'immobilier)
 - Face à **l'emploi et au pouvoir d'achat**
 - Face aux **déplacements** (« mobilité subie » contre « mobilité choisie »)
- Craintes d'un **renforcement de ces disparités** :
 - Par un recours accru à la voiture
 - Par le coût des péages
- Pour des experts, les **effets redistributifs des péages** pourraient atténuer ces inégalités

Impacts sur la santé et l'environnement

(1/3) Qualité de l'air : **une problématique cruciale**

- La France **enfreint les normes** européennes sur les **particules fines**
- **Conséquences financières** et surtout **sanitaires** (40 000 morts prématurés/an)
- Les transports (**véhicules diesel**), parmi les principaux responsables de la pollution
- Les riverains de l'A6/A7 réclament une **requalification urgente**
- Le **plan de protection de l'atmosphère** de l'agglomération lyonnaise est en cours de révision

Impacts sur la santé et l'environnement

(2/3) Qualité de l'air : les effets du projet discutés

- Pour le maître d'ouvrage, le projet contribue à **améliorer la qualité de l'air** (report du trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée, politique globale de transports en commun)
- Le cas des **tunnels** :
 - Une **concentration** des polluants aux **sorties et cheminées**
 - Une pollution rapidement décroissante (effets atténués **au-delà de 100 m environ**)
 - **Pas de technique de traitement** efficace actuellement
 - Des **adaptations de l'urbanisme** demandées, notamment **aux Hôpitaux Sud**

Impacts sur la santé et l'environnement

(3/3) Effet de serre : **divergence sur les effets du projet**

Une **diminution insuffisante des émissions de GES** en France : à ce rythme, les objectifs de limitation **ne seront pas respectés** (facteur 4)

- Le **transport** (routier surtout), principal responsable
- Les TC **réduisent les impacts par nombre de personnes transportées**
- Pour le maître d'ouvrage, un **bilan neutre** du projet en matière de GES, en **cohérence avec le Plan climat** du Grand Lyon
- Une position contestée :
 - Certains jugent le projet **incompatible** avec le Plan climat
 - Maintenir le niveau des émissions est insuffisant selon eux : il faut viser une **réduction drastique**

Les aspects financiers en débat

(1/3) Le financement du projet

- L'infrastructure, financée par le Grand Lyon et le Conseil général
 - Entre **60 et 75 M€/an** chacun pendant **38 ans**
 - Le reste (24 à 38%) serait apporté par les **péages**
 - Pour certains, **des coûts ne sont pas exprimés** (restauration des espaces naturels, traitement des pollutions...) : ils réclament leur **estimation** et leur **intégration au coût total**
 - Pour certains, le financement du projet n'est **pas supportable par le contribuable lyonnais**

Des **mesures complémentaires**, prévues dans les **programmes d'investissement du Grand Lyon** :

- Requalification **A6/A7** : **120 M€**
- Requalification des **centres-villes** : **150 M€**

Les aspects financiers en débat

(2/3) Les péages : financement mais aussi régulation urbaine

- Des experts souhaitent une **organisation des péages plus cohérente**, qui incite l'utilisateur à préférer les contournements (aujourd'hui, A432 payante et voiries centrales gratuites)
- Le péage urbain : **différentes formes** plus ou moins **difficiles à mettre en œuvre** (acceptabilité politique et sociale, réglementation incomplète)

Les aspects financiers en débat

(3/3) Les transports en commun, une équation complexe

- Plus ils se développent, plus ils sont déficitaires
- Mais certains rappellent leurs **effets externes positifs**, non comptabilisés
- Le **volet « transports collectifs »** : 800 M€ d'investissements annoncés, financés par le Sytral
- Des **précisions** demandées sur **ces projets** (liés à l'Anneau des Sciences, inscrits au SCoT ou complémentaires)
- Pour certains l'argent public doit être investi dans un **développement massif des TC**
- Le « tout-TC » n'est pas finançable selon le Sytral

Des solutions alternatives ou complémentaires

(1/2) Les solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun

- Quatre propositions alternatives ou complémentaires présentées en atelier thématique
- Malgré certaines **convergences** relevées par le maître d'ouvrage (lignes prévues au SCoT), il juge ces propositions **insuffisantes** et **impossibles sans l'Anneau des Sciences**
- Pour certains, le **relief vallonné et la faible densité de population ne se prêtent pas à un développement massif des transports en commun dans l'Ouest**
- Pour d'autres, des **mesures restreignant l'usage de la voiture** sont absolument nécessaires pour changer les comportements

Des solutions alternatives

(2/2) Un tracé routier alternatif incluant les communes du Sud-Ouest

- Inclure les communes **d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite** à l'intérieur du périphérique...
- ... afin notamment de mieux **protéger le cœur de ces villes**
- Pour le maître d'ouvrage, cette solution est **plus longue** que l'Anneau des Sciences et entraînerait plus **d'impacts locaux**
- **Tracés longs** (ce tracé alternatif et le **scénario Rocade**) : craintes d'une **utilisation comme infrastructure de contournement de transit**

L'expertise complémentaire

- **Dix demandes** reçues par la CPDP
- Une expertise indépendante **décidée par la CNDP le 9 janvier**
 - 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 ?
- Le débat public sera **prolongé**

Merci de votre attention

**Commission particulière du débat public
sur le projet Anneau des Sciences – Tronçon Ouest
du Périphérique de Lyon**

contact@debatpublic-anneau-top.org
www.facebook.com/debatpublic.anneau.top
www.debatpublic-anneau-top.org