

# Enseignements de la réunion de Saint Genis Laval, 11 février 2013



## ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION ORGANISEE PAR LA MAIRIE DE SAINT-GENIS-LAVAL 11 février 2013

*Cette réunion (2:30) s'est déroulée à l'initiative du maire de St Genis-Laval dans un objectif d'informer ses administrés. 200 personnes environ y ont participé.*

*Après un accueil par le maire de St Genis-Laval, la CPDP (représentée par Cécile Valverde) a présenté le débat public et les enseignements des réunions thématiques.*

*Le maître d'ouvrage (représenté par Gérard Collomb, Gérard Labrit, Sébastien Chambe, Nicolas Pernoud) a présenté le projet avec un focus sur ses impacts sur le sud-ouest de Lyon (Beunant, Hôpitaux sud et La Saulaie).*

Des échanges avec le public ont suivi ces deux interventions.

Au cours de ces échanges, plusieurs thèmes ont été abordés :

### L'opportunité du projet

Si tous les avis se rejoignent sur la nécessité de « sortir » l'A6/A7 du centre-ville, considérée comme « une hérésie », l'opportunité de réaliser l'Anneau des sciences ne fait pas l'unanimité et trois positions émergent :

### Soutien inconditionnel au projet

Plusieurs élus expriment leur soutien au projet, en notant que la situation à l'ouest est de plus en plus insupportable. Pour eux, il est nécessaire de réaliser le bouclage le plus proche possible des milieux de vie, avec accès rapide pour les riverains. Le trafic de transit, pour ces participants, embouteille complètement les axes de circulation de l'ouest lyonnais et pénalise les trafics internes. Le projet est considéré par ces partisans comme un bon projet pour tous. Un élu avance, comme le maître d'ouvrage, que, sans la réalisation de l'Anneau des Sciences, la requalification de l'A6/A7 est inenvisageable.

Une représentante du monde économique parle de nécessité sociétale et économique : en tant qu'employeur, elle se dit concernée lorsque ses employés mettent 1:30 pour se rendre sur leur lieu de travail et souligne qu'une mère de famille avec un bébé de 6 mois et un enfant de 2 ans peut difficilement aller travailler en vélo...

Le Grand Lyon rappelle les objectifs économiques du projet, qui est également censé relier les pôles de compétitivité et les universités (« effet cafétéria »).

Au plan des impacts sur la santé de la traversée de Lyon par l'A6/A7, le Grand Lyon invoque la responsabilité vis-à-vis des générations futures : « il serait criminel de ne rien faire ».

### Soutien plus nuancé

Plusieurs participants trouvent le projet intéressant mais estiment qu'il ne va pas assez loin : l'un demande pourquoi il n'est pas envisagé de couvrir également les axes de circulation situés de l'autre côté de Laurent Bonnevey, l'autre estime que le parc-relais prévu à l'échangeur de Beaunant est situé bien trop près de la ville et regrette que l'accès aux Hôpitaux sud passe par St Genis-Laval.

Le Grand Lyon répond que, financièrement, il est impossible de tout réaliser en une fois et qu'il s'attache à travailler secteur par secteur.

### Une opportunité contestée par d'autres

Plusieurs participants estiment que l'Anneau des Sciences ne répond pas aux problèmes que rencontrent les habitants de l'agglomération, soit parce qu'il est dépassé (« un beau projet des années 90... »), soit parce qu'il ne répond qu'à des enjeux politiques (« c'est une farce qu'on nous joue là »), soit enfin parce qu'il ne résoudra pas les difficultés de circulation dus au transit est-ouest.

[1>Un participant rappelle que le phénomène de réchauffement climatique est aujourd'hui reconnu et que les infrastructures routières ont un impact important sur les émissions de gaz à effet de serre et la pollution urbaine. Il s'interroge sur la pertinence de créer des infrastructures supplémentaires malgré les prévisions de hausse des carburants à l'horizon 2030.<1]

Certains en appellent au principe de précaution qui consisterait à déclasser l'A6/A7 sans réaliser le projet qui, pour eux, ne ferait que déplacer les flux sur d'autres axes.

### Les transports en commun

Si le maître d'ouvrage confirme que c'est l'Anneau des sciences qui permettra le développement des transports en commun, certains participants estiment qu'il manque au projet le bouclage en transports en commun et modes doux du périphérique (tramway, tram-train) (« c'est plus cher [2>m<2]ais il faut le faire »).

Un participant reconnaît qu'il s'agit d'un projet multimodal mais demande si le coût des TC est compris dans le coût annoncé du projet. Il souhaite savoir si les projets de transports en commun sont « préemptés » par le Sytral ou bien s'ils viennent en complément du coût annoncé ?

Un autre participant conteste la justification du projet par les transports en commun prévus sur l'infrastructure, puisque la ligne Brignais-St Paul existe déjà.

### Le contournement de transit

Plusieurs participants s'inquiètent de la condition posée par le maître d'ouvrage sur le contournement de transit à créer par l'État et soulignent avec inquiétude que si l'État ne décide pas de faire le contournement est ou ouest, le projet n'est plus viable.

Le maître d'ouvrage répète sa détermination à pousser l'état à prendre sa décision. Il redit sa conviction que, s'il ne peut réaliser son projet, les axes est-ouest (A89 au nord, A45 au sud) ne viennent « tangenter » le cœur de l'agglomération, comme c'est déjà le cas pour l'A89 ; et

confirme qu'il est indispensable « d'écarter les pinces » pour éloigner les trafics de l'intérieur de l'agglomération, aussi bien ceux de transit nord-sud que de transit est-ouest.

## Tracé long / tracé court

Plusieurs représentants d'Oullins sont intervenus au sujet du choix du tracé du TOP.

Les uns pour défendre le tracé long porté par le sénateur-maire d'Oullins : ceux-là estiment que ce scénario est plus protecteur des communes du sud-ouest que le projet du maître d'ouvrage, car il permettrait de désengorger et soulager les centre-villes de St Genis-Laval, Oullins et Pierre-Bénite lorsque l'A45 « déboulera » sur Brignais, contrairement à ce que qu'annoncent les études du Grand Lyon qui, selon eux, n'ont pas été menées sérieusement. Le tracé long, pour ces participants, permettrait d'anticiper et de prévoir des capacités pour plus tard, ce que l'on ne peut pas faire avec le tracé court. Les mêmes participants s'étonnent que l'on parle de trafic de transit lorsqu'on évoque les trafics venant de St Etienne, alors que St Etienne fait partie de la métropole.

Les autres soulignent à l'inverse que, contrairement à l'Anneau des Sciences, le tracé long est un tracé 100% voitures et qu'il n'y a pas d'intermodalité dans ce scénario (« c'est l'erreur à ne pas commettre »).

Tous les avis convergent pour souhaiter l'arrivée du métro à Lyon sud et pour transformer le quartier de la Saulaie dont l'habitat dégradé est aujourd'hui coupé par l'autoroute.

Plusieurs participants appellent de leurs vœux le développement des déplacements en modes doux : une « passerelle modes doux » (Pont de la Mulatière) pourrait permettre de relier La Saulaie, qui verra le métro arriver dès cette année, au quartier de La Confluence, sans attendre la réalisation du projet Anneau des Sciences.

## Impacts sur les voiries d'accès aux échangeurs

[3]>[4]>De nombreux participants, élus ou simples citoyens de St Genis-Laval redoutent le « traboulage » induit par le projet sur les voies de St Genis Laval et notent que le tracé long n'a pas d'effet protecteur pour la commune.

<4]<3]Le maire de St Genis Laval se dit inquiet, non seulement du « traboulage », mais aussi de la superposition des trafics sur l'A45 et du barreau des hôpitaux qui passe en plein centre de St Genis Laval.

[1]

Complément ajouté le 01/03/13

par Modération le 01 mars 2013 à 14:09

Suite au commentaire de M. Bagnon, le paragraphe suivant a été ajouté aux enseignements de la réunion le 01/03/13.

[2]

Et le réchauffement climatique, la pollution et le carburant hors de prix ?

par Fabien Bagnon (Saint Genis Laval) le 25 février 2013 à 23:36

Madame, Monsieur, Lors de ce débat, j'ai interpellé Monsieur Collomb sur 3 points cruciaux : 1) l'impact des scénarios routiers sur les émissions de gaz à effet de serre 2) l'impact sur la pollution urbaine (les particules fines des diesels viennent d'être classées cancérogène par l'OMS) 3) la nette hausse prévisible du coûts des carburants à horizon 2030. Dans ce compte-rendu, dont l'auteur n'est pas précisé (CPDP, Mairie de ST Genis-Laval ?), aucun de ces points n'est mentionné ... Concernant la pollution le sujet a été abordé par au moins une autre personne. Ces oublis concernant des inconvénients fondamentaux de ce projet, interrogent le citoyen. Cet exercice de démocratie participative est salutaire : encore faut-il en accepter pleinement les règles et traduire fidèlement les interrogations de nos concitoyens. Dans l'attente d'une réponse et d'une rectification de ce compte-rendu (même si son emplacement sur le site du débat public lui garantit de demeurer à l'abri d'autres relecteurs pointilleux ... Sincères salutations citoyennes, Fabien BAGNON

**[3]**

Erreur corrigée

par Modération le 25 février 2013 à 10:48

Merci de nous avoir signalé cette erreur. Nous avons corrigé le paragraphe en remplaçant "Anneau des Sciences" par "Tracé long".

**[4]**

Erreur

par Cyril Berthier (Saint Genis Laval), Directeur de cabinet du maire de Saint Genis Laval le 25 février 2013 à 10:47

Il y a, semble-t-il, une erreur dans ce paragraphe, car les nombreuses interventions mentionnant l'absence d'effet protecteur concernaient le tracé long proposé par certains élus de la ville d'Oullins et non pas le tracé de l'Anneau des Sciences.