

# Enseignements des questions-réponses, 11-24/02/13



## ENSEIGNEMENTS DES QUESTIONS-REPNSES

11/02/13 - 24/02/13

227 questions, 128 réponses, 44 commentaires

Ces enseignements portent sur 52 questions, 27 réponses et 17 commentaires publiés entre le 11 février et le 24 février 2013. Les interrogations des internautes concernent plus particulièrement les thèmes liés à la mobilité et au mode de vie et aux problématiques d'aménagement des territoires. Plusieurs participants ont réagi aux réponses du maître d'ouvrage sous forme de commentaires, dont certains[1] lui ont été transmis afin qu'il apporte les précisions demandées.

### Aménagement des territoires

Le maître d'ouvrage apporte des précisions sur les projets concernant le secteur de La Saulaie – création d'un éco-quartier, réaménagement des friches urbaines, réalisation d'un échangeur ou « porte » de l'Anneau des Sciences au sud du secteur (Q193[2] – question 7). Le parking-relais prévu dans le vallon des hôpitaux, d'une capacité comprise entre 750 et 1000 places, s'installera au sein d'un pôle multimodal comprenant la station de métro ligne B, une gare routière pour les bus, des parcs-vélos et sera desservi par un réseau de voiries locales dont le tracé est à l'étude. L'extension du métro B aux Hôpitaux Sud devrait générer 46000 voyages/jour supplémentaires (Q165). Avec une hypothèse de 1.4 personnes/véhicule, ce parking-relais pourrait accueillir entre 1000 et 1400 personnes en rabattement vers le métro B (Q83). L'auteur de la question déplore la faiblesse de ce nombre et met en avant l'importance de la desserte en transport en commun de la station (commentaire 1 à la Q83). Un autre participant ajoute que renforcer les rabattements TC serait plus efficace et éviterait de créer un immense parking et une hausse de la pollution à proximité des hôpitaux (commentaire 2 à la Q83).

Le Grand Lyon rappelle que le projet de couverture du Valvert sera défini plus précisément lors des études ultérieures en concertation avec les acteurs locaux (Q107).

Quatre nouvelles questions sont posées au maître d'ouvrage. Elles portent sur les aménagements routiers dans le sud-ouest lyonnais (Q210), l'impact du projet sur la Rocade Est et le boulevard Laurent Bonnevey (Q224, Q222) et sur l'échangeur des Trois Renards (Q206).

### Caractéristiques de la voirie

Le Grand Lyon détaille les actions de transports en commun incluses dans la somme annoncée des 800 M€. Parmi celles-ci, il indique celles prévues au SCoT et celles qui sont conditionnées à la réalisation de l'Anneau des Sciences (Q193 – question 6). Il précise que les services express de transport en commun prévus dans l'infrastructure Anneau des Sciences auront la priorité en entrée et sortie de la voirie (Q193 – question 8.5). Le Grand

Lyon signale une erreur sur la carte « Liaison des pôles économiques et universitaires par l'Anneau des Sciences » p.85 du DMO (Q5\*), suscitant de nouvelles interrogations de la part de l'auteur de la question, notamment au sujet du risque de voir la nouvelle voirie concurrencer les transports en commun dans l'accès aux pôles d'innovation et de recherche (commentaire Q5). Le maître d'ouvrage apporte des éléments d'information sur la ligne forte A2 reliant Bellecour/Perrache à Francheville, conditionnée au bouclage du périphérique dans le PDU (Q47). Un internaute déplore le fait que, bien qu'inscrite au PDU de 1997, cette ligne ne sera donc réalisée qu'à l'horizon 2030 (commentaire 1 à la Q47).

Le maître d'ouvrage fournit un schéma des « portes » de l'Anneau des sciences, elles se caractérisent par une géométrie compacte leur assurant une emprise publique minimale et une insertion urbaine optimisée (Q193 – question 8.1).

En matière de sécurité dans les tunnels, notamment le risque d'incendie, le Grand Lyon énonce les normes de sécurité renforcées depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc. Chaque tunnel de l'Anneau des sciences ne dépassera jamais 4 km, en outre le Grand Lyon a mis en place une équipe de surveillance reconnue par la profession, qui travaille en collaboration étroite avec le service départemental d'incendie et de secours : ces équipes seront sollicitées lors des études et durant la vie de l'ouvrage (Q150).

De nouvelles questions sont posées sur la multimodalité de l'Anneau des sciences (Q199, Q198, Q211, Q223, Q221) et sur la place de la Voie Romaine dans le projet (Q202).

## Coût et financement du projet

Le Grand Lyon fournit des précisions au sujet de coûts comparés de son projet et des solutions en transports en commun (Q47), sur la fréquentation de l'infrastructure en fonction du prix des péages (Q193 – question 5.1) ainsi que sur les coûts d'investissement par types d'ouvrages dans les scénarios Rocade et Anneau des Sciences (Q193 – question 5.3). Le montant du projet intègre les coûts annexes tels que la reconstruction des milieux naturels ou le traitement des pollutions en sortie du tunnel. Par ailleurs, tous les coûts comprennent 15% d'aléas de définition du projet (Q193 – question 5.4, voir aussi Q167). A un internaute souhaitant savoir si le coût de l'Anneau des sciences – 2.5 mds€ – comprend les 800 M€ dédiés aux transports en commun dans le cadre du projet, le Grand Lyon répond que cette somme vient « en complément » (Q167). L'auteur de la question s'interroge alors sur les modalités du financement de ce coût additionnel et demande à en connaître la composition (commentaire 1 de la Q167\*). Considérant la réponse du Grand Lyon « trompeuse », un participant intervient pour préciser que les 800 M€ ne sont pas une somme supplémentaire allouée au SYTRAL, mais seront prélevés sur son budget sur deux mandatures (commentaire 2 à la Q167).

En réponse à un internaute suggérant de compenser le « retard d'investissement » du SYTRAL par un effort de financement par le Grand Lyon et le département, le maître d'ouvrage revient sur le montant des investissements réalisés et à venir du SYTRAL, en les mettant en perspective avec ceux prévus dans le cadre de l'Anneau des sciences. Il en conclut que l'on ne peut parler de « retard d'investissement » et qu'une telle suggestion n'est donc pas fondée (Q193 – question 5.2). Enfin, le Grand Lyon apporte des éléments d'explication concernant l'intégration des externalités socio-économiques dans l'évaluation des différents scénarios proposés, en précisant que le dossier du maître d'ouvrage concernant l'Anneau des sciences prend en compte la nouvelle démarche intellectuelle préconisée par le Grenelle de l'Environnement (Q193 – question 4). En outre, des nouvelles circulaires sur les évaluations de projet d'infrastructures devraient être finalisées fin 2013, pour une mise en application à partir de 2014.

Les internautes posent de nouvelles questions au Grand Lyon, l'interpellant notamment sur l'opportunité et la pertinence d'un tel investissement au regard des besoins primordiaux de la population (Q214, voir aussi Q219). Certains demandent davantage d'informations sur différents aspects du coût du projet (Q223, Q221, Q203) mais aussi sur celui de la pollution et de la circulation supplémentaires engendrées par l'Anneau des sciences (Q220). Le montant du péage et son effet sur la fréquentation de la nouvelle voirie suscitent à nouveau des interrogations (Q218).

## Impacts environnementaux

Le Grand Lyon affirme à nouveau la cohérence du projet avec le Plan Climat – réduction de 20% des GES d'ici 2020 – dans la mesure où il vise à réorganiser les déplacements sans en générer de nouveaux. En outre, les hypothèses retenues pour l'Anneau des sciences comprennent des actions en faveur du covoiturage, des modes doux et des transports en commun en adéquation avec les objectifs du Plan Climat. Enfin, certaines propositions faites dans ce sens par les acteurs du débat pourront être intégrées dans les phases ultérieures d'études (Q93).

Les trois nouvelles questions posées par les internautes portent également sur le respect du Plan Climat (Q209, Q208, Q201).

## Mobilité et modes de vie

Les internautes ont commenté plusieurs des réponses du maître d'ouvrage sur l'évolution de la circulation automobile. Ainsi, la réponse du MO à une question portant sur les conséquences du projet en termes d'engorgement des voiries convergeant vers les échangeurs (Q112) suscite la réaction de deux internautes. Ils demandent notamment des précisions quant aux délais de mise en œuvre des TC qui devraient permettre le report modal indispensable à une circulation apaisée dans le cadre du projet (commentaire 1) et plus généralement sur l'amélioration de l'offre TC et modes doux mise en avant par le Grand Lyon (commentaire 2). Un internaute demande par ailleurs des informations plus claires sur les boulevards urbains évoqués par le Grand Lyon pour rallier le périphérique au centre-ville (commentaire 3, voir aussi commentaire 1 de la Q88). L'auteur de la question Q89 (quelle augmentation de trafic sur le Grand Revoyet selon les différents scénarios ?) demande au Grand Lyon de compléter sa réponse en donnant les prévisions dans le cadre du scénario Anneau des Sciences sur la partie de la voirie située sur Oullins (commentaire 1 de la Q89\*).

Le Grand Lyon décrit les actions menées afin de développer le transport fluvial de marchandises (Q90) et explique pourquoi la réalisation d'un métro circulaire le long de l'Anneau des sciences est moins adaptée que l'instauration du service express de bus en périphérie prévue dans le cadre du projet (Q169). L'auteur de la question estime cependant qu'un métro périphérique demeure indispensable pour soulager les lignes centrales de leur encombrement aux heures de pointe (commentaire 1 à la Q169).

Le Grand Lyon apporte des précisions concernant le choix des hypothèses de mobilité fondant l'étude de ses différents scénarios, que ce soit en termes d'évolution des différentes parts modales ou du prix du carburant (Q193 – questions 2, 3.1, 8.3 et 8.4, Q117). Il revient également sur ses prévisions de trafic routier pour expliquer leur mode de calcul ainsi que les estimations qui en découlent (Q193 – questions 3.2 et 3.3). Le Grand Lyon précise la méthodologie appliquée pour modéliser les déplacements, expliquant notamment qu'elle ne prend pas en compte les choix d'heure de départ des voyageurs, en vertu d'une hypothèse de « liberté de choix » des individus quant à leurs horaires de déplacements (Q103).

Deux nouvelles questions interrogent la position du Grand Lyon vis-à-vis de la problématique du contournement autoroutier de Lyon (Q227, Q204). Quatre nouvelles questions sont posées au sujet des déplacements en modes doux (Q217, Q205) et des lignes de TC conditionnées par la réalisation du projet (Q226). Enfin, une nouvelle question porte sur les origines-destinations du trafic sur l'Anneau des sciences (Q212).

## Santé et qualité de vie

En réponse aux inquiétudes concernant les nuisances sonores et atmosphériques à proximité des hôpitaux, le Grand Lyon rappelle les mesures qu'il entend mettre en œuvre afin de les réduire (Q74).

Trois nouvelles questions sont posées au sujet de l'impact du projet sur la santé publique (Q215, Q207) et sur l'emplacement des points d'aération (Q213).

## Le débat public

L'impartialité du débat est questionnée par une participante: « Pour avoir assisté à une des réunions de présentation du projet, je me demande quelle objectivité peut-il y avoir, alors que les études ont été menées par le Grand Lyon, initiateur et acteur de ce projet. Aucun recul n'est pris, aucune autre solution ne semble être prise en compte, on a l'impression que tout est déjà décidé ! » (Q216)

Un internaute souhaite connaître la date limite d'envoi des avis, questions et contributions dans les espaces d'expression du site internet du débat (Q225).

[1] Les commentaires appelant une réponse du Grand Lyon et lui ayant été transmis sont signalés par un astérisque.

[2] Au cours des sept premières réunions publiques, des participants ont posé plusieurs questions auxquelles le Grand Lyon n'a pu apporter de réponse immédiate. La CPDP les a donc retranscrites dans un document et regroupées au sein de la question n°Q193, qu'elle a remis au maître d'ouvrage le 10 janvier 2013 afin qu'il y apporte des réponses, également réunies en un document unique. Ainsi, nous notons les différentes questions de la manière suivante : Q193 – question 1, Q193 – question 1.1, etc.