

Enseignements du débat par la CPDP présentés lors de la réunion de clôture, 21 mars 2013



[1]>[2>ENSEIGNEMENTS DU DEBAT<2]<1] PRESENTES PAR LA CPDP LORS DE LA REUNION DE CLOTURE 21 mars 2013, La Sucrière

Ces enseignements relatent les propos tenus par les différents participants et non un avis de la CPDP, qui est neutre

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

Plan :

Le climat général du débat

Le préalable au projet : la question du transit

[3>1. Contexte et [4>opportunité du projet<4]

2. Les solutions alternatives<3]

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

4. L'expertise complémentaire

Le climat général du [5>débat<5]

- [6>Courtoisie, peu de manifestations hostiles<6]
- Rayonnement large du débat
 - [7>[8>Forte participation des riverains de l'A6/A7<8]<7]
 - [9>Intérêt [10>des riverains du tracé<9]
 - <10]Nombreuses interrogations des habitants de l'Est
- [11>Remarques sur l'évolution du projet et sa dénomination<11]
- Perceptions d'une décision déjà prise, un manque d'ouverture parfois ressenti par les participants

La question du transit

- [12>Un contournement de transit, préalable posé par le MO, réclamé par beaucoup de participants <12]
 - Attentes de réponses de l'État
 - Plusieurs positions : COL, [13>CEL, tracés élargis...
- <13]Pour des partisans du projet, il ne faut pas lier contournement et périphérique
- Des acteurs de l'Est dénoncent un retour subreptice du CEL
 - Demande de concertation sur les études et d'un débat public
- Risques d'utilisation du tronçon Ouest pour le transit

1. Contexte et opportunité du projet

A6/A7 et cœurs de villes de l'Ouest

[14>Requalifier l'A6/A7<14]

- Un objectif partagé : mettre fin à un « scandale » environnemental
 - [15>Mais pas au prix[16> d'impacts<16] sur les autres territoires<15] (Ouest, Est)
- Urgence de la situation
 - [17>[18>[19>Pour certains, [20>des aménagements<20] peuvent être réalisés dès maintenant, sans attendre le projet<19]<18]<17]
 - [21>Pour d'autres, le projet n'est d'ailleurs pas indispensable à la requalification<21]

Fortes attentes d'apaisement des cœurs de villes à l'Ouest

Développer les TC et les modes doux

- Convergences :
 - Sur un développement accru des transports collectifs et sur la mise en place d'une tarification commune
 - Sur l'intermodalité : ne pas opposer les modes de transports, penser leur articulation
 - Sur le développement à court terme des modes doux
- Divergences :

- Sur les contraintes topographiques à l'Ouest : facteur bloquant pour les uns, surmontable pour d'autres
- [22>Sur le potentiel de clientèle des TC, en lien avec les densités de population et d'emplois, ou la diversité des trajets<22]

Liens entre transports et développement économique

- Améliorer l'accessibilité, un impératif pour le monde économique
 - Relier les pôles économiques et de recherche
 - Favoriser les déplacements des artisans et des PME
 - Faciliter les déplacements des salariés
- [23>Un effet du projet remis en question par certains
 - <23]Gains de temps très modérés
 - Essor des communications virtuelles et du télétravail
 - Pas de développement induit mécaniquement
- Attentes d'une implication accrue des entreprises dans la définition des plans de déplacements de leurs salariés

Opportunité d'une infrastructure routière nouvelle

- [24>Pour les uns, un projet indispensable
 - <24][25>L'usage de la voiture ne s'effondrera pas<25]
 - [26>[27>Les TC, même étendus au maximum, ne suffiront pas à décongestionner les voiries<27]<26]
 - [28>L'infrastructure est le seul moyen de développer les TC<28]
- [29>Pour les autres, un projet d'infrastructure dépassé
 - <29][30>Il faut une politique volontariste de contrainte pour réduire la part de la voiture<30]
 - Les études du MO sous-estiment le potentiel des TC à l'Ouest
 - [31>Une controverse persistante sur le trafic induit par l'infrastructure<31]

2. [32>Les solutions alternatives<32]

Plusieurs propositions basées sur les TC

- [33>Pour les auteurs de ces propositions, le tronçon Ouest n'est pas indispensable
 - <33]Les contraintes (topographie, densité, rentabilité) ne sont pas insurmontables
 - Le MO a écarté trop vite les solutions sans infrastructure routière
 - Des études complémentaires sont nécessaires
- Pour le maître d'ouvrage, ces solutions sont insuffisantes malgré certaines convergences
 - La plupart sont déjà inscrites au SCoT et compléteraient l'AdS
 - Mais elles ne permettent pas de se passer de l'infrastructure (pas assez de trafic reporté, accroissement de la congestion)

Plusieurs tracés présentés

- Le tracé « court » très soutenu, mais de fortes oppositions locales
- [34]>Un tracé « rocade » peu soutenu, parfois contesté<34]
- [35]>[36]>Un tracé alternatif :
 - <36]<35][37]>Très soutenu localement : intégrer Oullins, Saint-Genis et Pierre-Bénite au cœur de l'agglomération<37]
 - Contesté par le MO et des partisans du projet : 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

[38]>[39]>Pollution de l'air : craintes d'aggravation d'une situation déjà inquiétante :<39]<38]

- [40]>[41]>Diminuer la pollution, un enjeu sanitaire urgent et crucial<40]
- [42]>Des opposants dénoncent un projet qui aggraverait la pollution
 - Notamment dans des secteurs sensibles (Hôpitaux Sud)<42]<41]
- Le MO prévoit une baisse globale de la pollution (amélioration du parc automobile)
- [43]>Concentration de la pollution aux sorties de tunnels :
 - Pas de technologie efficace
 - Eviter les constructions à proximité : 100 à 150m, voire plus selon la configuration des lieux<43]

Emissions de gaz à effet de serre :

- Le MO prévoit un effet neutre du projet : pas d'accroissement des GES, pas de diminution
- 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

Biodiversité, espaces naturels et agricoles : des mises en garde :

- [44]>[45]>Emprise des échangeurs<45]<44], impacts du chantier...

Pour un aménagement équitable

- Limiter l'étalement urbain, un objectif partagé
 - Nombreuses références au SCoT, qui n'est pas remis en question
 - Développement « multipolaire » le long des axes TC lourds
- ... mais les effets du projet sont contestés
 - Pour le MO, 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 [46>un étalement urbain

<46]Des appels à [47>l'équité sociale :<47]

- Les prix du foncier amènent des populations à s'éloigner des centres...
- ... donc à être dépendantes de la voiture, dont le coût augmente
- Le péage urbain ne doit pas renforcer l'exclusion...
- ... mais ses effets redistributifs pourraient atténuer les inégalités

[48>L'équité territoriale souvent réclamée :

- <48]Entre centre et périphérie, Ouest et Est
- L'Est doit aussi bénéficier de la requalification des infrastructures et de leurs abords, réclament des habitants

Les attentes des territoires

- [49>Demandes de précisions sur l'implantation des échangeurs et leur emprise
- Demandes de précisions sur les voiries d'accès aux échangeurs<49]
 - Craintes d'une hausse de trafic
 - Attentes d'aménagements pour répondre à cet afflux de trafic
- [50>Demandes d'études sur[51> la requalification de l'A6/A7<51] et de ses abords, à entamer rapidement, et en concertation<50]
- Demandes de requalification du boulevard Laurent-Bonnevay

Les aspects financiers en débat

Interrogations sur le coût et le financement

- [52>Remise en cause de la pertinence de l'investissement dans une infrastructure routière <52]
 - Caractère soutenable pour le contribuable ou l'utilisateur
 - Pour certains, les 2,5 Mds € devraient être réaffectés aux TC
 - Risque de dérive des coûts
- 800 M€ pour les TC : des questions récurrentes
 - Précisions demandées sur les projets (liés à l'AdS, inscrits au SCoT ou complémentaires)
 - Part du Grand Lyon dans le financement

Les aspects financiers

Les péages

- Différentes solutions envisageables, le choix reste ouvert
 - [53>Péage d'infrastructure, cordon ou de zone, carte multimodale
- <53]Des péages à organiser de manière cohérente avec leurs objectifs
 - Une question de financement, mais aussi de régulation de trafic

- Mettre en cohérence les péages à l'échelle de l'agglomération, en lien avec l'objectif d'écarter le transit
- Demandes de gratuité (dans certains secteurs ou pour certaines populations)

4. L'expertise complémentaire

Les questions de l'expertise

- Une expertise indépendante décidée par la CNDP le 9 janvier 2013
 - 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 ?

Recommandations du cabinet sur les hypothèses

- 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
 - [54>A6/A7 : envisager un déclassement et une requalification [55>à plus court terme sans attendre l'échéance du TOP<55], différenciés selon les tronçons<54]

Transport et urbanisme

- Urbanisme : les choix en matière de transports ont une réelle influence sur l'étalement urbain
- SCoT et PLU : des outils nécessaires pour limiter l'étalement urbain, mais insuffisants
 - Effet polarisateur des TCSP, permettant des opérations de densification urbaine
 - Mais un effet 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 TCSP/densification

[56>Les alternatives TC

- <56]Lancer des expertises complémentaires approfondies
- Les contraintes techniques au développement du tram-train ne sont pas insurmontables
- Des densités à l'Ouest sont supérieures à celles de l'Est
- Les contraintes financières au développement des TC périurbains ne sont pas une fatalité (choix d'organisation)

- Besoin d'approfondissement de l'approche TC

Et maintenant ...

- [57>Clôture du débat le 5 avril<57]
 - Jusqu'à cette date, commentez les enseignements sur le site
- Le 23 mai 2013, la CPDP publiera le compte-rendu du débat public, et la CNDP en tirera le bilan
- 3 mois après, le maître d'ouvrage prendra sa décision par une délibération
 - Principe et conditions de poursuite du projet
 - Mesure qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat
- Il informe la CNDP des modalités d'information et de participation du public à la poursuite de l'élaboration du projet

[1]

Comment commenter ce document ?

par CPDP-Anneau-Top le 21 mars 2013 à 22:12

Sélectionnez un passage puis cliquez sur "+ commentaire" en haut à gauche. Merci d'indiquer vos nom, prénom, ville et adresse email.

(1.1)

Trois irrégularités entachent la démarche du projet d'agglomération de la Communauté Urbaine de Lyon concernant l'Anneau des sciences

par Jean Sarraillon (Sauvegarde vallée de Francheville) le 05 avril 2013 à 14:13

Monsieur le Président, A la suite de la réunion de notre conseil d'administration du 3 avril, notre association représentant 160 adhérents estime que trois irrégularités entachent la démarche du projet d'agglomération de la Communauté Urbaine de Lyon dont le débat public s'achève. Vous avez bien compris que l'Anneau de sciences, prolongeant le TOP ancien, est un enjeu fort de déplacements et d'environnement pour notre commune, comme pour tout le secteur Ouest. En préalable, notre association tient à vous exprimer ses remerciements pour la qualité de l'organisation du débat public qui a permis à tous de s'exprimer même si le Président du Grand Lyon a toujours été sur la brèche pour défendre son infrastructure. 1/ L'équité a été absente des études du dossier du maître d'ouvrage, celui-ci présentant une majorité de pages pour le scénario préféré face aux alternatives sans infrastructure routière majeure, intitulées « hypothèses ». Or le 14 avril 2012, suite à la première présentation du débat public, nous avons alerté votre Commission et le Grand Lyon sur les exigences d'une véritable étude comparative de scénarios. La Directrice de cabinet du Président nous a même reçus et promis que le dossier répondrait à nos souhaits. Étant données les insuffisances du dossier et des questions posées par plusieurs acteurs et nous-mêmes, vous avez accepté de commander une expertise indépendante. Celle-ci a permis d'apprécier leur pertinence et d'avoir un autre éclairage sur les conclusions du maître d'ouvrage, quant à la nécessité de réaliser le TOP. Elle a notamment proposé d'autres perspectives à étudier : - Pour améliorer les déplacements de tout l'Ouest, alors qu'aucun projet de Transport Collectif en Site Propre n'avait été étudié par le Grand Lyon, disposant de la compétence transports publics qui a été déléguée au SYTRAL, Autorité Organisatrice des Transports Urbains. La seule opération dite LEOL concerne un détournement à l'heure de pointe seulement, de 10% des bus journaliers C24, par un itinéraire plus long qui néglige la majorité des usagers dans les nombreuses lignes restant sur la RD 489 encombrée. - Pour requalifier l'axe A6/A7, à Confluence et le cours de Verdun à Lyon, notamment par un aménagement progressif de l'itinéraire par sections. 2/

L'aménagement envisagé de la « Porte d'Alaï », aux confins de leurs communes, n'a même pas été présenté le 10 janvier 2013 aux Franchevillois, Craponnois et Tassulinois à la réunion territoriale de Tassin la Demi Lune.

A Francheville, aucune réunion communale n'a été organisée alors que les quartiers très proches, Bel Air, Alaï et les Herminières, vont en subir les nuisances : bruit, pollution (avec éventuellement un phénomène d'inversion des températures en fond de vallée), paysage urbain et végétal dégradé, congestion des rues ! C'est une mauvaise solution qui entraînera le massacre irréversible du vallon de la rivière du Charbonnières : création de 3 giratoires branchés sur la voie Romaine et l'avenue de la Table de Pierre, un viaduc de près d'un kilomètre conduisant à un tunnel sous la colline de Bel Air, à l'instar de celui de Fourvière ! Le bureau d'études techniques du Grand Lyon, EGIS, admet que le projet d'Anneau de sciences « apparaît toutefois d'une grande complexité, aucune de ses composantes ne pouvant être considérée comme classique... Dans tous les cas, les risques techniques demeurent multiples et forts... les études de conception doivent être approfondies de manière ... à favoriser l'insertion de l'infrastructure dans son environnement (que ce soit naturel ou humain) ». C'est d'ailleurs dans ce dossier « Caractéristiques techniques générales de l'infrastructure » (cf. site CPDP) que nous avons découvert les plans et schémas que le Maire de Francheville avait dénommé « de simples gribouillis », le 22 mars, alors que nous souhaitions avoir des informations plus précises sur cette Porte d'Alaï. Heureusement, nous pouvons compter sur la promesse d'une étude attentive de cet échangeur et d'une concertation sur ce point, promesse annoncée par le Vice-Président à la démocratie participative, Gérard Claisse, lors de la réunion de clôture du 21 mars. 3/Le projet d'Anneau de sciences concerne autant le TOP que le réaménagement du Périphérique Est, mais le dossier du Maitre d'ouvrage ne comporte pas les opérations sur cette voirie dite boulevard Laurent Bonnevey ! Pourtant ces opérations ont été présentées le 20 février 2013 à Bron lors d'une réunion animée par la CPDP. Alors que le Périphérique Est voit à terme augmenter ses trafics, en raison du TOP, le dossier n'en décrit ni opportunités, ni caractéristiques, ni coûts. Ne devrait-il pas être considéré comme caduc en tant que « dossier du maitre d'ouvrage pour l'Anneau des Sciences » ? D'une conversation avec le directeur du SEPAL, monsieur Chassin, syndicat du Scot de l'agglomération lyonnaise, j'ai d'ailleurs retenu que l'extension des études de l'Anneau des Sciences au Périphérique Est serait un des mérites du Débat Public lyonnais. De même, les aménagements du Périphérique Est devraient faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. S'ils restent « saucissonnés » ainsi, séparés du TOP alors qu'ils constituent une partie de l'Anneau des sciences, ils pourront échapper à une enquête publique globale avec étude d'impact. Cette situation serait en contradiction avec la LOTI (décret d'application no 84-617 du 17 juillet 1984) art.3 : "Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues à l'article 2 (définissant la notion de grand projet d'infrastructure NDLR) s'apprécient au regard de la totalité dudit projet et non de chacune de ses tranches; l'évaluation prévue à l'article 4 doit être préalable à la réalisation de la première tranche") En conséquence des trois irrégularités que notre association a relevées et que nous signalons aussi sur le site du débat public, ne pensez-vous pas qu'il soit nécessaire de les mentionner dans votre rapport du débat public sur l'Anneau des sciences ? Nous serions très intéressés par votre analyse sur le sujet. En vous souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées. Jean Sarraillon, Président de l'association la Sauvegarde de la Vallée de Francheville

[2]

Pourquoi le MO ne tient pas compte des contributions des élèves-ingénieurs SPECIALISTES ?
par Bernard THIERRY, DARLY le 05 avril 2013 à 19:09

Pourquoi le MO ne tient pas compte des contributions des élèves-ingénieurs SPECIALISTES dans les domaines de l'aménagement du territoire des politiques urbaines et en Transports ? Ils se sont impliqués dans ce projet et ont publié des avis et un cahier d'acteur de techniciens très pertinents. Ces contributions qui prennent en compte leurs conditions de vie future ne devraient-elles pas être mieux prises en compte ? Curieusement elles rejoignent les avis des associations de DARLY et de Stop-au-TOP avec le même souci du Développement Durable!

[3]

Réflexions de DARLY sur le débat.

par Bernard THIERRY, DARLY le 05 avril 2013 à 19:30

Réponse à la Q5 de la question 273 : Le MO nous dit : La ligne A2 n'est pas une ligne de tram, mais une ligne TC. Le PDU indique que sa réalisation est aujourd'hui conditionnée par la réalisation du projet AdS. Réponse inacceptable pour une ligne prévue au PDU 1997 ! Au commentaire de la question 108, seul la CPDP a fait la réponse suivante : « La commission a transmis vos remarques et questionnements au Grand Lyon en lui demandant de vous apporter prochainement une réponse. » AUCUNE réponse du MO pour l'instant ! Les acteurs du monde économique bénéficieraient du projet qu'ils soutiennent, mais ne participeraient pas au financement de l'AdS . Refus du MO d'envisager une mise de l'A7 en Boulevard urbain sans attendre l'AdS. DARLY réclame d'urgence cette requalification. Aucun souci de dialogue ; aucune ouverture du MO. Les propositions de TTK sont balayées, les contributions de l'ENTPE ne sont pas prises en compte. Les conseillers du MO ne sont pas les payeurs ! L'AdS n'est pas une question de confiance envers le projet du MO mais une question de vision de l'avenir : Il faut faire un peu de prospective ! Ce qu'on appelle la crise n'est que le début d'une troisième ère. Nous avons vécu les 30 glorieuses, puis les 30 "plateau". Nous entrons (à reculons !) dans

les 30 "décroissance". La population mondiale a augmenté. Les ressources minières et énergétiques fossiles diminuent. Le climat se modifie. L'eau douce devient précieuse. Les zones désertiques s'étendent. Les pays en voie de développement souhaitent atteindre notre niveau de vie. In fine, nous consommons plus que la planète peut donner. Ces évidences sont difficiles à accepter. Plus nous tarderons à le réaliser, plus le choc sera rude ! Citons Pierre Rabhi : « Si nous nous accrochons à notre modèle de société, c'est le dépôt de bilan planétaire » Quelle société voulons-nous aujourd'hui construire ? « La croissance est un problème, pas une solution », affirme Pierre Rabhi, paysan-philosophe. Face à la disparition des questions écologiques dans le débat politique, et à la frénésie marchande qui nous a pris en otages, il invite à repenser la vie sur un mode à la fois « sobre et puissant ». Et à inventer, pour éviter des explosions sociales et un chaos généralisé, un autre modèle de civilisation. Entretien : > <http://www.bastamag.net/article2370.html> Le MO donne l'impression que ce débat public sur l'AdS n'a été organisé que parce que c'est une obligation légale, mais que cela ne changera rien à sa volonté de réalisation, quel que soit l'avis formulé par la CPDP. C'est simplement pour le MO une étape à franchir !

[4]

Opportunité et pollution - réunion d'approfondissement et impacts sur l'environnement

par Pierre Sublet le 04 avril 2013 à 15:50

Réunion d'approfondissement, Gérard Labrit, vers 01:17:40 : "aujourd'hui il n'y a pas de techniques qui fonctionnent. ça commence seulement à fonctionner au niveau de l'industrie". Expérimentation en cours "pas satisfaisant je pense qu'on va progresser...". Après l'intervention du CETU J-F Burkhart, le MO n'a pas répondu à la quest de J-S Devisse. Conclusion : "installation la plupart du temps à l'arrêt". Les cheminées du tunnel de la Croix Rousse viennent d'être refaites sans installation de traitement de l'air !

[5]

la transparence a-t-elle été respectée ?

par Pierre Sublet (Oullins) le 03 avril 2013 à 15:21

Synthèse du dossier p2 : capter le trafic RÉGIONAL, national et international. P7 du dossier : évitement de l'agglomération par les flux "nationaux et internationaux." Quel document fait foi ? Pourquoi les décisions préalables se trouvent en p13 de la synthèse et en page 36-37 du dossier ? Un préalable ne devrait-il pas se trouver en tête des documents ? La réalisation de certaines lignes de TC sont conditionnées à la réalisation du bouclage du périphérique "écrit en tout petit" p49 avec une flèche prolongeant le métro aux hôpitaux sud. Page 76 écrit en minuscule "trafic moyen journalier" : Valeurs estimées avec une marge d'incertitude de + ou - 20 %. 20% une petite marge !

[6]

Comportement inadmissible

par Sublet Pierre (Oullins) le 03 avril 2013 à 11:38

Lors de la présentation de l'expertise complémentaire le président du SYTRAL n'a pas cessé de tenter de déstabiliser Monsieur Marc Perez rapporteur de l'expertise en l'interrompant à sans arrêt. Le président de la CPDP a d'ailleurs dû intervenir pour lui demander d'arrêter. Monsieur Bossuet technicien du Sytral à ajouté dans son commentaire que les chiffres présentés "étaient volontairement ou non" manipulés. Le Grand Lyon a sans doute oublié que les valeurs inscrites sur le schéma page 76 du dossier annonce en petit "Valeurs estimées avec une marge d'erreur de + ou - 20 %." 150 000 passe à 180 000 sur Laurent Bonnevey ! Inadmissible de mettre en cause de la sorte l'expertise complémentaire demandée par la CPDP. Le MO peut-il remettre en cause de la sorte la CPDP ?

[7]

c'est la 1ère fois qu'on s'intéresse à eux depuis 40 ans

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 18:56

ils souhaitent des améliorations rapides et ne veulent plus se laisser empoisonner depuis que l'OMS en juin 2012 a déclaré les particules cancérogènes! ils veulent l'interdiction réelle des PL et supprimer le transit.

[8]

Cours de Verdun-Gensoul

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 18:46

qui souhaitent aussi des améliorations immédiates sur le cours de Verdun-Gensoul, sur la partie qui appartient déjà au Grand Lyon

[9]

tracé court

par Gérard Dutil (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 18:53

les riverains craignent que les voitures ne prennent pas le tracé long, trop excentré et payant et donc continuent de passer par le tunnel et le cours de Verdun, plus court et gratuit

[10]

Le climat général

par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 22 mars 2013 à 10:08

Rajouter que les habitants de l'Ouest Lyonnais sont intéressés

[11]

AdS pur marketing

par Pierre Sublet (Oullins) le 03 avril 2013 à 14:06

Voir l'avis 388 : Les élèves ingénieurs de l'ENTPE, « L'Anneau des Sciences » : du pur marketing territorial ? (avis 388) : "Dans le cadre du projet de l'Anneau des Sciences, le Grand Lyon met en avant l'argument du développement économique. Selon lui, il serait encouragé par cette infrastructure, qui permettrait entre autre de rapprocher les différents pôles de compétitivité de l'agglomération. Or les principaux pôles de compétitivité signent surtout des partenariats à l'extérieur de l'agglomération lyonnaise. Par conséquent, nous pensons que le Grand Lyon se sert du monde de l'innovation pour vanter le projet de contournement Ouest de Lyon et pour masquer les faiblesses de son projet. Utiliser le terme de "Anneau des Sciences" relève du marketing territorial. > http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/forum-discussion/avis-detail.html?record_id=160&comment_id=799&comment=1 Voir question 194 > <http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/questions-reponses/detail-question.html?id=237>

[12]

les riverains prêts à bloquer le transit

par Gérard Dutil (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:00

Ce transit ne peut plus durer. Le préfet ne fait pas respecter les interdictions aux PL de +7,5T, alors on va s'en charger ? Surtout les nuits, c'est une file continue de camions, alors en été on crève derrière nos fenêtres fermées !! 40° en façade d'immeuble et pas un arbre !!!

[13]

La question du Transit

par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 22 mars 2013 à 10:13

Il y a le CEL et le Grand contournement de Lyon par l'A431 et arrivée soit au nord, soit au Sud de Vienne, mais surtout pas à Givors. Rajouter aussi la question de l'évitement au Nord de Lyon

[14]

Requalification A6/A7

par Pierre Sublet (Oullins) le 04 avril 2013 à 15:52

L'A6/A7 peut être requalifiée avant 2025, c'est urgent. Il semble possible de le faire rapidement. Faut-il une autre expertise indépendante ?

[15]

déplacement de pollution pour un bilan neutre

par Pierre Sublet (Oullins) le 03 avril 2013 à 14:25

La pollution enlevée le long de l'A6/A7 va ressortir concentrée en sortie de tunnels avec un réel impact autour des échangeurs. P 90 dossier : création de deux "portes natures" à Alaï et Beaunant en bordure de vallon. Portes natures avec des concentration de polluant ? Une perle pour Beaunant p92 : "Beaunant se caractérise par un certain "ÉLOIGNEMENT" des centres villes de Saint-Genis-Laval, d'Oullins etc ... Cette "PROXIMITÉ est aujourd'hui peu valorisée !!! Jusqu'où va se nicher la communication marketing !

[16]

Contexte et opportunité du projet
par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 22 mars 2013 à 10:16
Remplacer impacts par "de nouvelles nuisances"

[17]

Sur le cours de Verdun-Gensoul
par Gérard Dutal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 18:50
Sur la partie qui appartient au Grand Lyon, on peut élargir le trottoir et planter des arbres en supprimant les bandes de goudron qui séparent les voies de circulation le long des immeubles.

[18]

Sur le cours de Verdun Gensoul
par Gérard Dutal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:05
Sur les voies du ressort de la ville on peut supprimer les bandes de goudron qui ne servent à rien, resserrer les voies, élargir le trottoir de 3m et planter une rangée d'arbres de la rue d'Enghien à la place Gensoul. On peut mettre du revêtement plus silencieux sur l'autoroute. On peut mettre un mur végétal anti-bruit sur l'autopont Gensoul. On peut noyer ce nœud routier dans la verdure, il y a plein de surfaces bétonnées si on en a la volonté : c'est possible !

[19]

Urgence : ne pas attendre ce projet
par Florian Cote (St Martin en Haut) le 04 avril 2013 à 22:23
une amélioration qui semble simple, peu coûteuse et rapide pour l'A450 qui débouche sur l'A7 à Pierre Bénite : créer une 2ème voie d'accès à l'A7 dans le virage (1 seule voie aujourd'hui qui génère 3 à 5 km de bouchon tous les matins) ; la surface nécessaire existe dans le virage et l'A7 est déjà configurée pour accepter ces 2 voies d'accès

[20]

Contexte et opportunités du projet
par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 22 mars 2013 à 10:19
Rajouter : " de voiries et de transports en commun"

[21]

requalification
par Pierre Sublet (Oullins) le 03 avril 2013 à 14:31
Que vient faire la vue de Madrid p89 qui montre l'autoroute au bord du fleuve, puis l'autoroute enterrée et remplacée par une forêt de pins ? INFORMATION ? L'A7 le long de Confluence va t-elle être remplacée par une forêt ?

[22]

On construit trop bas
par Gérard Dutal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:14
Pourquoi sur Craponne, on ne construit-on pas sur 5 étages au lieu de 3 ? Il y a un développement énorme mais trop bas, après on se plaindra qu'il n'y a pas de densité et que la banlieue s'étale ?

[23]

Un effet du projet remis en question par certains
par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 24 mars 2013 à 11:01
Rajouter comme 1er point : une conception fondée sur l'offre sans évaluation des besoins de déplacements qui heurte une conception fondée sur une réponse à une forte demande de déplacements par transports en commun.

[24]

Pour les uns, un projet indispensable
par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:03
Mettre en 1er point : un impératif économique fondé sur le choix du M.O de répondre aux besoins des entreprises

[25]

Enfants

par Gérard Dotal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:09

Il y a beaucoup d'enfants dans le quartier d'Ainay, la voiture est indispensable pour passer à l'ouest par le tunnel, c'est que se trouve tous les lieux de sports et activités des enfants. Sur la presque il n'y a rien. En dessous de 12-13 ans ils ne peuvent pas prendre les T.C.

[26]

DARLY

par Jean-Claude Chausse (Bessenay) le 04 avril 2013 à 17:38

Le REAL ou RER à la lyonnaise devient progressivement et depuis peu une réalité : il manque encore beaucoup de lignes, de travaux et de connexions métro/trams/TER pour parvenir à un résultat satisfaisant. N'est-ce pas la priorité du nouveau pôle métropolitain de Lyon et l'intérêt général de tous ? Si la réponse est oui, les moyens financiers publics dans un contexte d'austérité générale ne devraient-ils pas se concentrer sur cette priorité publique (et aussi privée) plutôt que sur cette nouvelle infra. routière qui parviendra au mieux à décongestionner un peu les voiries de Tassin, Francheville, Oullins, Lyon Vaise ?

[27]

DARLY

par Jean-Claude Chausse (Bessenay) le 05 avril 2013 à 11:15

Cette affirmation est très hasardeuse surtout pour un horizon à 10 ans et + : n'est-il pas plutôt réaliste et plus rationnel d'avancer sur la réalisation d'un RER à la lyonnaise ou REAL et de concentrer l'argent public sur son avancement : nouvelles lignes inscrites dans le PDU de 2005 notamment, connexions métro/trams/TER, dans cette période d'austérité durable ?

[28]

Des TC dans le tunnel

par Gérard Dotal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:11

Pour avoir des TC dans le tunnel ce qui est indispensable pour des raisons de rapidité entre l'ouest et Perrache, il faut déclasser cette autoroute donc un ADS pour détourner le trafic.

[29]

Pour les autres, un projet etc, etc.

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:06

Mettre en 1er point : répondre d'urgence aux besoins importants de TC des habitants de l'Ouest Lyonnais qui a un retard considérable dans ce domaine.

[30]

Le scénario C du PDU 1997 doit être appliqué en totalité

par Pierre Sublet le 05 avril 2013 à 23:59

Extrait du scénario choisi par plus de 15 000 Lyonnais. Ce scénario donne un nouveau visage de la cité : - L'effort des collectivités est important en matière de requalification urbaine ; - Cyclistes et piétons ont enfin toute leur place dans la ville ; - Les centre-villes sont mieux protégés et les nuisances diminuent grâce à une modération de la circulation générale ; - La circulation automobile est maîtrisée à l'intérieur de Lyon et de la première couronne ; Un périphérique protège les communes à l'intérieur dicit les experts économistes dont Monsieur Yves Crozet. Le PDU de 1997 annonçait la maîtrise de la circulation automobile à l'intérieur de Lyon et de la 1ère couronne ! Avec le tracé court du MO, les villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, qui font partie de la première couronne, ne seront pas protégées. Idem pour Francheville. Quand aurons-nous l'application totale du PDU approuvé par les élus en 1997 ? AVIS 380 > http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/forum-discussion/avis-detail.html?record_id=160&comment_id=806 Il existe des alternatives au projet, elles doivent être toutes étudiées et exploitées. Le Grenelle n'a t'il pas fixé un objectif. de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre dans les transports en 2020 ? Le Grenelle n'indique t-il pas que l'on doit privilégier le développement des transports en commun et des modes doux ?

[31]

Toujours pas de justification du MO pour l'emplacement du TOP et de ces échangeurs en particulier à Oullins
par Julien Bohé (Oullins) le 04 avril 2013 à 22:58

Le MO n'a pas donné d'explications ni sur la saturation probablement très rapide de la nouvelle infrastructure routière, ni sur l'aggravation de la congestion de nombreuses structures déjà existantes. Malgré sa taille avec deux fois trois ou quatre voies, le boulevard Laurent Bonnevey est déjà fortement embouteillé par la circulation. Comment penser que l'arrivée du TOP directement sur cette infrastructure pourrait diminuer son engorgement ? De même, comment penser que les deux fois deux voies du TOP vont absorber le trafic du Boulevard Laurent Bonnevey ? Il n'y a toujours pas plus d'explication du MO sur la congestion routière attendue autour des échangeurs prévus, en particulier à Oullins. Pour citer celui des hôpitaux sud, aucun détail n'a été donné sur l'écoulement du trafic autour de cet échangeur qui drainerait un très important bassin de population en constante expansion au sud. Créer un terminus du métro et un parc relais à ce niveau ne fera qu'aggraver la situation ; les parkings de l'hôpital et de la faculté de médecine sont déjà saturés par les personnels qui y travaillent et les visiteurs. Pourquoi est-ce que le MO refuse d'étudier la possibilité de positionner un échangeur du TOP et un terminus de métro plus au sud, au contact direct de l'A450 ? Enfin il n'y a toujours pas plus d'explication sur le choix de localiser l'échangeur des hôpitaux au nord de l'hôpital, du côté le plus enclavé et le plus habité. Est-ce que la raison n'est pas simplement politique ?

[32]

Solutions alternatives, le MO n'y croit pas
par Pierre Sublet le 03 avril 2013 à 15:01

Le MO utilise les médias pour retoquer l'expertise complémentaire demandée par la CPDP. Cet article ne discrédite-t-il pas le travail de TTK et de la CPDP ? > <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Autre-contenu/Les-dossiers-Lyoncapitale/Anneau-des-Sciences/Transports-en-commun-alternatives-a-l-Anneau-des-Sciences-Collomb-explique-pourquoi-il-n-y-croit-pas> A la fin de l'article il cite l'économiste maison Y. Crozet. La contribution d'Y. Crozet a-t-elle plus de valeur que celle de TTK, celles de élèves ingénieurs de l'ENTPE, ou le cahier d'acteur N°7 de Charles Raux ? Y. Crozet a ouvert le séminaire "La route du changement = le TOP" 10 nov 2012 organisée par le parti politique du MO ! Est-il vraiment indépendant ? > http://www.dailymotion.com/video/xvanf1_yves-crozet-sur-l-avenir-des-deplacements-dans-l-agglomeration-lyonnaise_news#UVwnl1f554M

[33]

Pour les auteurs de ces propositions..etc.etc.

par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 24 mars 2013 à 11:11

Rajouter après indispensable : "pour atteindre l'objectif majeur fixé par le MO, la requalification de A6/A7".

[34]

Il ne résoud pas le problème de l'ouest

par Gérard Dutil le 29 mars 2013 à 19:23

Craponne, Brindas, Messimy, St genis, Marcy, Pollionnay ne prendront pas le tracé long pour aller la zone Commerciale de Bron, ni pour aller à Villeurbanne, ils prendrons le tunnel et Gerland gratuit et plus court. Le problème de la traversée de Lyon ne sera pas réglé.

[35]

Un tracé alternatif

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:14

Rajouter : dit tracé long et comprenant le TOP

[36]

Un tracé alternatif

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:18

Rajouter un 3ème point : Un projet pas soutenu par les populations locales, certaine municipalités comme Pierre Bénite et des élus-es qui refusent le TOP

[37]

La droite n'a pas soutenue Buffet

par Gérard Dutil (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:28

Le tracé de Buffet est politique. La preuve est que la droite s'est mise derrière Buffet, mais ne s'est jamais

manifestée lors des débats. Ce qui veut dire qu'elle ne soutient pas ce tracé, mais elle fait plaisir à Buffet et se tait pas courtoisie. Si elle soutenait le tracé long elle se serait manifestée. Son silence signifie qu'elle préfère le tracé court. D'ailleurs Hammelin l'a dit et écrit publiquement et l'UDI s'est aussi prononcé. La politique n'est pas objective sur le tracé !

[38]

Etude inversions de température

par Bernard THIERRY, DARLY le 05 avril 2013 à 18:50

DARLY demande une étude sérieuse du transport des polluants atmosphériques en environnement vallonné de type alpin (Alaï-Beaunant-Hôpitaux) sujet aux inversions de température et aux brouillards persistants. "Les objectifs d'ALPNAP étaient de faire l'inventaire et d'explicitier les méthodes scientifiques les plus avancées capables de mesurer et de prévoir la pollution atmosphérique et les nuisances sonores le long des couloirs de transport transalpins, et d'évaluer l'impact de nouvelles infrastructures de transport (routières et ferroviaires) dès leur phase d'avant-projet" Brochure ALPNAP > http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ALPNAP_Brochure_French_2007.pdf Question 281 pages 1 et 7 > <http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/questions-reponses/detail-question.html?id=349>

[39]

L'air du tunnel de la Croix Rousse n'est pas filtré !!!

par Pierre Sublet (Oullins) le 04 avril 2013 à 15:09

AVIS lié aux questions 123 - 240 - 281 et à l'avis 411 . > http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/forum-discussion/avis-detail.html?record_id=160&comment_id=838 Nous espérons que ces graves problèmes seront pris en compte par le MO et ses techniciens. Lyon Capitale 18/02/2013 : Si elles seront entièrement refaites, les cheminées du tunnel sur le plateau de la Croix-Rousse, dont l'une est située aux abords d'une crèche, continueront à cracher l'air archipollué des voitures. Les habitants du plateau de la Croix-Rousse vivent avec la pollution des 45.000 voitures qui traversent quotidiennement le tunnel. EST-CE ADMISSIBLE ? Dommage les questions sont fermées. Nous aimerions une réponse, pas un pari ! > <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/univers/Actualite/Environnement/Le-tunnel-de-la-Croix-Rousse-continuera-de-polluer-le-plateau/> (language)/fre-FR Les réponses faites par le MO, nous aimerions connaître son nom car nous devons mettre le notre, font le pari d'une amélioration des équipements à l'horizon 2030. Comment peut-on bâtir un projet soit disant exemplaire en voulant implanter un échangeur de 4 ha et des entrées et sorties de tunnels aux pieds des hôpitaux sud en faisant un pari ? Les améliorations des véhicules ne feront pas disparaître toutes les particules (usures de pièces métalliques par frottement, pneumatiques etc ...). Faut-il encore vous rappeler que les inversions de températures forment un couvercle qui empêche la diffusion de tous les polluants. Lisez attentivement et prenez en compte la page 7 du document "développement durable.GOUV" et pensez à respecter les normes européennes. > http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ALPNAP_Brochure_French_2007.pdf La conséquence est la formation d'une couche d'inversion caractéristique d'une température qui augmente avec l'altitude. Si l'air est suffisamment humide, un brouillard persistant ou des stratus peu élevés (Fig. 7) se forment, ce qui empêche le soleil de briller. De telles inversions agissent virtuellement COMME UN COUVERCLE posé au-dessus des couches de l'atmosphère proches du sol, SUPPRIMANT ainsi TOUT ÉCHANGE vertical de l'air. Les polluants ne peuvent plus être diffusés loin de leur source d'émission et LEUR CONCENTRATION AUGMENTE ! Il est INOCCUPÉ de faire passer une telle voirie aux pieds des hôpitaux. Il semble urgent de modifier le tracé afin de ne pas impacter le vallon des hôpitaux et les fragiles vallons appelés "portes natures".

[40]

Oui sur la presqu'île

par Gérard Dutil (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:30

La pollution doit cesser d'augmenter sur la presqu'île, les habitants ne veulent plus se laisser faire. Il y aura des actions.

[41]

Londres le péage urbain n'a pas réduit la pollution ! 4/4/2013 lyon toujours en alerte pollution ! Les TC doivent être renforcé en priorité et pas en complément !

par Pierre Sublet (Oullins) le 04 avril 2013 à 21:20

Le Monde.fr a le plaisir de vous offrir la lecture de cet article habituellement réservé aux abonnés du Monde.fr : Le Monde vendredi 22 février 2013 Londres veut aller plus loin que son péage urbain. "Si le trafic a été nettement réduit, les embouteillages demeurent et la QUALITÉ DE L'AIR NE S'EST PAS AMÉLIORÉE" "Tout cela se traduit par un impact inexistant sur la pollution." > <http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/02/21/>

londres-veut-aller-plus-loin-que-son-peage-urbain_1836029_3244.html Tout cela nous ramène aux questions des concentrations de polluants en sortie de tunnel, polluants bloqués lors des inversions de température (questions 123 - 192 - 240 - 281 - 286, etc.). Pour information jeudi 4 avril nous sommes ENCORE en ALERTE POLLUTION ! > <http://www.air-rhonealpes.fr/site/accueil/monaccueil/geolocaliser/Saint-Genis-Laval%2C69230%2C> <http://www.air-rhonealpes.fr/site/accueil/monaccueil/geolocaliser/Pierre-B%C3%A9nite%2C69310%2C> > <http://www.air-rhonealpes.fr/site/accueil/monaccueil/geolocaliser/Oullins,69600>, Le MO en a-t-il vraiment conscience ?

[42]

Pollutions à la sortie de l'hôpital et de la faculté Lyon-Sud
par Julien Bohé le 03 avril 2013 à 23:58

L'emplacement de la sortie du TOP au niveau de l'hôpital Lyon-Sud, comme il a été proposé par le MO se situe à 100-150 m des deux grands amphithéâtres de la faculté de médecine et maïeutique Lyon-Sud. Dans les prochaines semaines va démarrer la construction de nouvelles infrastructures de cette faculté destinées à accueillir plusieurs milliers d'étudiants chaque année. Parmi ces nouvelles infrastructures, des amphithéâtres et un restaurant universitaire qui se situeront encore plus près de cette sortie proposée pour le TOP. L'impact environnemental négatif a été sous-estimé par le MO. L'impact environnemental pour l'hôpital et les patients qui y séjournent devrait être encore plus désastreux par le fait que des bâtiments hébergeant des patients (pavillon chirurgical et bâtiment des urgences) se situent encore plus près, à moins de 100 m de la sortie. Comment peut-on penser que cette sortie n'apportera pas une pollution atmosphérique et des nuisances sonores très importantes à un milieu consacré aux études, à la recherche médicale et aux soins des patients ?

[43]

Concentration de la pollution
par Sublet Pierre le 03 avril 2013 à 12:10

Ces distances ne sont-elles pas fantaisistes ? Bien lire la page 7 du document développement durable : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ALPNAP_Brochure_French_2007.pdf La conséquence est la formation d'une couche d'inversion caractéristique d'une température qui augmente avec l'altitude. Si l'air est suffisamment humide, un brouillard persistant ou des stratus peu élevés (Fig. 7) se forment, ce qui empêche le soleil de briller. De telles inversions agissent virtuellement COMME UN COUVERCLE POSE au-dessus des couches de l'atmosphère proches du sol, SUPPRIMANT ainsi TOUT ÉCHANGE vertical de l'air. Les polluants ne peuvent plus être diffusés loin de leur source d'émission et LEUR CONCENTRATION AUGMENTE ! Il n'est pas opportun de placer un échangeur "diffuseur" dans le Vallon des hôpitaux. Page 93 : Les espaces naturels sont très présents dans ce secteur. On pense aux prairies et aux espaces boisés qui ceinturent le vallon des hôpitaux. Voir aussi l'avis 114 et les questions 123 - 192 - 240 relatives aux problèmes de brouillards persistants et des inversions de température qui empêchent toute dispersion lors des nombreux épisodes de pollution. Il n'est plus question de 100 ou 150 m pour la dilution des gaz nocifs. Ces épisodes sont encore plus marqués dans les vallons. A proximité de l'échangeur de la Saulaie, il y a aussi un collège et des équipements sportifs (page 113 du dossier). Ne pas passer aux Hôpitaux c'est préserver : la maternité et le service de pneumologie, les quartiers de Montmein avec l'école maternelle qui surplombe le site, du Revoyet avec aussi une école maternelle, de La Patinière, du Chemin du But, du haut de la rue Francisque Darcieux avec le collège et lycée Saint Thomas d'Aquin, "tous ces sites sont juste à proximité échangeur" qui concentrerait tous les polluants lors des épisodes de pics de pollution.

[44]

échangeur de la Saulaie
par Pierre Sublet le 03 avril 2013 à 16:10

Est-il opportun de placer un échangeur à la Saulaie avec la présence du collège de la Clavelière et d'équipements sportifs au niveau de l'emprise ? (page 113) De plus cet échangeur ne serait qu'un demi échangeur ! (page 20) Selon que la porte de la Saulaie doit être un 1/2 échangeur ou un échangeur complet assurant les mouvements vers l'est, elle présente (pour une largeur d'environ 40 m) une longueur variant de 450 à 750 m et une profondeur variant de 25 à 35 m. Ceci fait d'elle un ouvrage (a minima) exceptionnel, et très exceptionnel dans le cas complet. > <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/documents-maitre-ouvrage/caracteristiques-techniques-generales-de-l-infrastructure-121031.pdf> nouveau franchissement = pont page 94

[45]

échangeur du vallon des hôpitaux
par Pierre Sublet le 03 avril 2013 à 15:40

L'extension d'une ligne forte densifie le territoire aux abords des stations. Nullement besoin du TOP pour

urbaniser le vallon des hôpitaux. Les quelques 4 ha prévus pour un échangeur seraient judicieusement utilisés pour insérer des sites scientifiques placés à côté du Campus et relié à Gerland par le métro sans émission de GES.

[46]

Pour un aménagement équitable

par Jean Chambon (Pierre Bénite) le 24 mars 2013 à 11:25

Rajouter après urbain : qui va aggraver la fracture sociale entre le centre de Lyon et la périphérie de l'agglomération.

[47]

les TCL et le lien social

par Sublet Pierre (Oullins) le 03 avril 2013 à 15:33

question 280 : Les TCL remplissent-ils leur fonction de lien social dans le sud ouest ? La carte des TC est explicite, Lyon Capitale c'est le désert en bas à gauche sur la carte de l'agglomération, il y a un bassin de 120 000 personnes mal desservies par les TC ! Cf. Ville Rail & Transports. > <http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/questions-reponses/detail-question.html?id=348> Tout le monde ne peut pas avoir une voiture et chaque personne dans les TC ou en mode doux c'est une voiture en moins et plus de place pour les entreprises et les artisans qui ont besoin de se déplacer avec leur véhicules.

[48]

L'équité territoriale souvent réclamée

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:29

Rajoutée en 3ème point : D'autres demandent qu'il y ait à la fois des actions pour améliorer la situation de l'Est et des actions pour ne pas dégrader l'Ouest et notamment le poumon vert de l'agglomération lyonnaise.

[49]

parcs-relais

par Pierre Sublet (oullins) le 03 avril 2013 à 13:58

p10 synthèse du DMO : échangeurs: "émergences intégrées". Si le MO décide de poursuivre, malgré toutes les contributions des élèves ingénieurs spécialisés en transports et aménagement du territoire et l'expertise INDÉPENDANTE de TTK, les parcs-relais ne devront pas polluer l'espace des vallons, des portes "natures" et devront donc être souterrains, invisibles comme ceux du centre ville de Lyon et ne pas rejeter de polluant.

[50]

Les études doivent commencer de suite

par Gérard Dutal (Lyon 2) le 29 mars 2013 à 19:33

Les études seront longues car il faudra tout intégrer (TC lourds et légers, restructuration des voies) : la concertation sera longue !! On le voit aujourd'hui avec toutes les oppositions !

[51]

Les attentes des territoires

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:32

Rajouter après la requalification de l'A6/A7 jusqu'à l'A450 après Pierre Bénite et de ses abords etc.

[52]

La confiance accordée aux experts

par Jean-Pierre Gaume le 05 avril 2013 à 16:07

Selon Yves CROZET, Professeur Lyon 2, membre du Laboratoire de l'économie des Transports, Unité Mixte de recherche du CNRS et ENTPE, les coûts d'infrastructures supportés par les individus, usagers et contribuables ne sont pas seulement d'ordre financier : "On peut leur ajouter les coûts externes des déplacements, c'est-à-dire les pollutions, le bruit, l'insécurité routière, etc. Pour ce faire, l'Etat définit ce que l'on appelle les valeurs tutélaires, c'est-à-dire la valeur monétaire de chaque externalité négative. Les circulaires qui définissent ces valeurs se sont multipliées au fil du temps." Une application en a été faite dans l'étude établie pour le compte de la DDE / Lyon-Ouest du 21.12.2012. Son auteur, dans son rapport "TTK", utilise ces valeurs tutélaires comme éléments multicritères d'analyse de la problématique déplacements dans les territoires de l'Ouest lyonnais. Ces conclusions, à la lumière d'expériences des pays voisins sont saines : "Une stratégie axée sur un fort report

modal de la VP sur les TC et sur le développement d'une nouvelle forme d'urbanisme densifié : o n'est pas forcément plus coûteuse en investissement public ; o consiste à amener le niveau des investissements TC à un niveau au moins égal à l'investissement routier ... Pour parvenir à la réduction de l'accroissement probable de 70%, de l'utilisation de la voiture, à 35%, il faut envisager, (comme les aménageurs le font aux Pays-Bas) : o le doublement de la fréquentation des transports en commun ; o l'amélioration de l'accessibilité des pôles d'activités. Ainsi, pour inciter les automobilistes à se reporter sur les transports collectifs ou le vélo, il faut envisager également: o la réglementation sévère du stationnement ; o l'assurance d'une bonne qualité de service et de coordination des différents modes de transports en commun ; o l'action sur l'aménagement du territoire en disposant « la bonne entreprise au bon endroit ». Pourquoi nos élus de l'équipe municipale du Grand Lyon ne font ils aussi peu de cas de ces conclusions émanant de experts et chercheurs de l'Etat parmi les meilleurs ? Les institutions ou groupements d'intérêts économiques ont-ils donc tant d'influence auprès des élus du Grand Lyon qu'ils (ces derniers) en oublient même l'intérêt général des résidents et des usagers de déplacements pendulaires dans les territoires de l'ouest-lyonnais ? Ces usagers en sont pourtant bien les acteurs privilégiés de ce changement économique, -et les payeurs des infrastructures, en fin d'analyse, comme en a conclu l'association Déplacements Citoyens dans son cahier d'acteur n°12 ! Même si les coûts estimatifs des projets existants et proposés n'étaient pas estimés à leur juste mesure par l'auteur de l'étude est-ce une raison pour faire autant peu de cas cet analyse multicritère, qui prend en compte les processus d'urbanisation et leur avenir plus harmonieux et plus conforme aux documents généraux d'aménagement (SCOT et PDU) ? A quoi bon gaspiller les investissements intellectuels de ces chercheurs si on ne leur accorde aucun crédit, et pourquoi aller prolonger d'autres études sur des options d'aménagement qui leur sont contradictoires : est-ce pour satisfaire les "besoins" d'un seul groupe d'intérêt ? Encore faudrait-il qu'ils puissent nous sortir un jour de cette "crise" qui prend ces sources en Europe et pas à Lyon ni dans l'Agglomération-Métropole ! "Les effets structurants des infrastructures étant en fait beaucoup plus faibles que prévu, il ne faut pas rêver sur les impacts en termes d'emplois ou de gain de PIB" (Yves CROZET) - *gouffre financier : financé à près de 90 % par le contribuable (7 000 euros par foyer fiscal !) Jean-Pierre GAUME secrétaire du MNLE69

tags: MNLE69

[53]

Les péages

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:35

Attention ne pas confondre péages et carte multimodale. Nous sommes opposés à tout péage routier ou autoroutier et sommes pour une carte multimodale pour TC sur toute l'aggl (Métro-Tram-Train-Vélo etc.)

[54]

Améliorer dees maintenant les parties qui appartiennent déjà à Lyon

par Gérard Dutal (Lyon) le 29 mars 2013 à 19:38

Cours de Verdun-Gensoul il y a 18 voies en parallèle (sans compter les voies perpendiculaires à ces 18 voies !), seules 6 à 8 appartiennent à l'autoroute. On peut réaménager quand la voute Ouest du centre d'échange sera fermée.

[55]

Modification du texte

par Modération le 29 mars 2013 à 12:55

Modification du texte faite à la demande de TTK le 29/03/13

[56]

Les alternatives TC

par Jean Chambon le 24 mars 2013 à 11:44

Rajouter un 6ème point : besoin de prendre en compte et d'étudier les propositions faites dans le débat public mais non étudiées par le cabinet TTK comme les liaisons par métro entre le centre de Lyon et Francheville - Tassin - Valvert, comme le fluvial, les liaisons par câbles et cabines ou comme la liaison nécessaire par tramway entre l'Ouest lyonnais et l'Est sans passer par le centre de l'aggl (Hôpitaux sud à l'Université en passant par la gare de Vénissieux).

[57]

Remerciements

par Bernard THIERRY, DARLY le 05 avril 2013 à 18:18

La coordination d'associations DARLY tient à remercier toute l'équipe de la CPDP pour sa disponibilité, son écoute, ses avis, son souci d'équilibre et sa patience. Nous avons particulièrement apprécié vos présentations impartiales pour les résumés des chapitres précédents à chaque début de réunion. Pierre Sublet & Bernard Thierry