

Enseignements des questions-réponses, 28/01/13 - 10/02/13



ENSEIGNEMENTS DES QUESTIONS-REPONSES 28/01/13 - 10/02/13 192 questions, 115 réponses, 27 commentaires

Ces enseignements portent sur 15 questions, 61 réponses et 15 commentaires publiés entre le 28 janvier et le 10 février 2013. Les interrogations des internautes concernent plus particulièrement les thèmes liés à la mobilité et au mode de vie, aux caractéristiques de la voirie et aux problématiques d'aménagement des territoires. Plusieurs participants ont réagi aux réponses du maître d'ouvrage sous forme de commentaire auxquels il sera invité à répondre.

Aménagement des territoires

Entrée nord-ouest de Lyon

A une question portant sur l'emplacement des portes à Tassin-la-Demi-Lune (Q154), le maître d'ouvrage répond que, après études ultérieures, la définition précise des aménagements du projet sera à nouveau présentée au public lors de l'enquête publique réglementaire (voir aussi les réponses aux Q146, Q126, Q91). Concernant l'inscription de la sortie Alaï dans l'axe Craponne-Lyon (Q39), il précise que, si le tracé n'est pas encore défini, on peut déjà avancer que la porte sera connectée avec la RD 489. Quant aux modalités de la création d'un grand parc des Vallons sur les territoires concerné par les échangeurs Alaï, Valvert et Trois Renard (Q151), le Grand Lyon explique que l'infrastructure, enterrée à 80%, permettra de restaurer des continuités paysagères, avec par exemple la couverture du boulevard du Valvert à Tassin la Demi-Lune. Au sujet de l'impact des tracés court et long sur le trafic dans le 5^e arrondissement (Q31), le Grand Lyon affirme que son projet aboutira à une réduction du trafic plus importante que le tracé Rocade, de l'ordre de -10% à -15%.

Deux nouvelles questions sont posées, l'une portant sur les prévisions de fréquentation des portes Trois Renards, Alaï et des voiries les desservant (Q181), l'autre sur le calendrier de mise en œuvre de la ligne forte A4 Minguettes – La Duchère pour soulager Fourvière (Q170).

Entrées sud et sud-ouest de Lyon

En réponse à des internautes s'inquiétant des effets du tracé court – circulation, nuisances – sur les communes du sud-ouest, particulièrement Oullins (Q44, Q89) et Pierre Bénite (Q95), le maître d'ouvrage se veut rassurant : ce tracé permettra de réduire la circulation sur plusieurs axes – Grande rue d'Oullins, boulevard de l'Europe à Pierre Bénite, Grand Revoyet à Saint-Genis-Laval ; en outre, en cas de mise en place de péage, la technologie free-flow aura l'avantage d'éviter les ralentissements et de limiter la pollution ainsi que l'emprise des échangeurs. Celui des Hôpitaux sud sera en outre implanté à plus de 100-150 mètres des

bâtiments accueillant les patients. Enfin, l'infrastructure étant enterrée à 80%, elle ne provoquera pas les nuisances d'une autoroute à ciel ouvert, et des dispositifs de traitement de l'air sont à l'étude pour contrôler la pollution aux abords des « émergences ». De nouvelles questions portent sur l'appartenance de communes du sud-ouest lyonnais à la première couronne de l'agglomération (Q197) et le coût des 5 franchissements du Rhône prévus au sud de Perrache (Q180).

Requalification

Quant à savoir quelle portion de l'axe serait concernée par le déclassement (Q87), le Grand Lyon rappelle que cela est du ressort de l'Etat, mais précise toutefois que le projet prévoit un déclassement de l'autoroute A6/A7 depuis la porte du Valvert jusqu'à la Saulaie. Le Grand Lyon affirme que l'accessibilité des quartiers Gerland et Confluence sera améliorée d'une part grâce à l'Anneau des sciences qui réduira la circulation sur les voies desservant ces quartiers, d'autre part grâce à la mise en place d'aménagements pour les transports en commun au niveau de l'axe A6/A7 (Q42). Un internaute propose de répondre à la problématique de la requalification de l'A6/A7 en modifiant les trajets origine-destination des véhicules empruntant la voirie afin de réduire la circulation (Q96). Le Grand Lyon estime que les hypothèses de report modal avancées par l'internaute sont très ambitieuses, et que déplacer le trafic d'échange transitant par cet axe paraît difficile en période de pointe et risquerait de paralyser d'autres secteurs de l'agglomération. Trois nouvelles questions portent sur différents aspects de la requalification de l'A6/A7 (Q183, Q180, Q179).

Caractéristiques de la voirie

Multimodalité

En réponse à un internaute s'interrogeant sur la rentabilité de la ligne de TCSP prévue sur l'anneau (Q114), le maître d'ouvrage affirme qu'il s'agit d'une mesure pertinente en raison de son faible coût d'investissement et de son adéquation aux besoins de déplacement de périphérie à périphérie. Cependant, l'auteur de la question attend que le Grand Lyon apporte des données plus précises concernant la perte de clientèle liée aux ruptures de charge et sur l'évaluation de la fréquentation de cette ligne à l'intérieur du TOP (commentaire Q114).

Le maître d'ouvrage fournit de informations sur les aménagements envisagés pour faciliter la circulation des bus sur certaines voiries de l'ouest lyonnais (Q102) : couloirs d'approches pour les bus, priorités aux feux, etc. (voir aussi réponse à la Q80).

Tracés et choix techniques

Le Grand Lyon précise que l'infrastructure routière prévue dans son projet est une voie d'agglomération (réponse à la Q121). Il explicite la lecture de plusieurs cartes présentées dans son dossier et fournit quelques éléments descriptifs des « portes » de l'anneau, tout en précisant que leur configuration détaillée sera discutée lors de l'enquête publique (Q79, voir aussi Q193, question 8.1). Enfin, bien que les caractéristiques précises des tracés ne soient pas encore arrêtées, il estime que la tranchée couverte entre les portes de Valvert et des Trois Renards permettra de supprimer le boulevard actuel sur une distance de 1km environ (Q84).

Risques et sécurité

Une nouvelle question porte sur la sécurité du projet, et notamment sur les passages en zone PPRT (Q178).

Coût et financement du projet

Un internaute pose la question des conséquences de l'avènement de l'eurométropole sur le financement du projet et son poids sur les Grand Lyonnais (Q147, voir aussi Q160). Le maître d'ouvrage répond qu'il y aura un transfert des compétences et moyens financiers du Rhône vers le Grand Lyon, et montre que le projet est compatible avec le budget de la future eurométropole. L'internaute souhaite cependant obtenir une réponse plus claire concernant la charge qui se reportera sur la population du Grand Lyon (commentaire Q147).

Un participant, redoutant que l'Anneau des sciences échoue à protéger le centre-ville de la circulation en raison de la tentation pour les automobilistes d'effectuer des « trajets en baïonnette », propose la mise en place d'un péage de zone à l'entrée de la ville (Q108). Pour le maître d'ouvrage cependant, le risque de voir les voitures suivre un tel trajet est faible. Il ajoute que le dispositif de péage suggéré fait partie des réflexions menées dans le cadre du projet. Non satisfait par cette réponse, qu'il juge incomplète, l'internaute formule une série de nouvelles questions (commentaire Q108).

Le maître d'ouvrage apporte par ailleurs des précisions concernant l'effet des niveaux de péage sur la fréquentation de l'ouvrage. Le coût kilométrique a été calculé sur la base du coût kilométrique moyen par passage sur le BPNL (sur toute sa longueur, y compris sa partie non payante) en 2010. Il s'élève à 0.2€/km, soit un peu plus de 2€ pour parcourir la nouvelle liaison (Q61).

Il fournit des ordres de grandeur pour les coûts de certains projets du SYTRAL – prolongement ligne B, lignes fortes de trolleybus, etc (Q81).

Plusieurs questions sur le financement et les péages, posées durant les réunions publiques et restées sans réponses, ont été transmises au Grand Lyon et ajoutées à la page questions-réponses (Q193, question 5). Les réponses du maître d'ouvrage seront prochainement publiées.

Impacts environnementaux

Quatre nouvelles questions portent sur les impacts environnementaux du projet, que ce soit en matière de biodiversité (Q186, Q184), de « mitage » des espaces naturels (Q188) ou de mesures compensatoires (Q187).

Mobilité et modes de vie

Circulation automobile

Le maître d'ouvrage apporte de nouvelles explications sur ses estimations de trafic et renvoie pour davantage de précisions à son étude Campagne de comptages et d'enquêtes routières sur les déplacements (Q40, Q59, Q60). Il maintient que l'anneau ne sera pas utilisé pour transiter dans la mesure où le projet est conditionné à la réalisation d'un contournement autoroutier de Lyon. De plus, la vitesse sera limitée sur l'anneau à 70 km/h et à 50 km/h sur l'A6/A7 déclassée (Q140, Q132). Un internaute s'inquiète de voir le projet engendrer un engorgement des voiries convergeant vers les échangeurs, et interroge le maître d'ouvrage sur le coût des adaptations nécessaires (Q112, Q78). Le Grand Lyon l'assure que les flux de véhicules n'augmentent pas dans le cadre du projet, mais qu'ils se relocalisent vers l'infrastructure nouvelle. Des requalifications des voiries locales sont en outre prévues et chiffrées à hauteur de 150M€.

Un participant doute de l'utilité de l'anneau pour un habitant de Saint-Genis-Laval souhaitant se rendre au centre de Lyon (Q88). Pour le Grand Lyon toutefois, l'itinéraire le plus

avantageux est bien celui empruntant l'anneau depuis la portes des Hôpitaux pour accéder au centre par des boulevards urbains.

Des riverains de l'autoroute urbaine ont par ailleurs interpellé l'Etat au sujet de la réglementation de la circulation des PL de plus de 7.5t dans le tunnel de Fourvière (Q94). La DREAL est intervenue pour préciser les modalités d'application des différents arrêtés et pour indiquer qu'un renforcement des contrôles avait été décidé. Elle reconnaît cependant que la gêne subie par les riverains demeure un « vrai problème » auquel il faut remédier et invite à profiter du débat public pour faire avancer la réflexion.

Contournement autoroutier de Lyon

Au sujet du risque de voir l'Anneau des sciences terminé avant le contournement autoroutier de Lyon et la déclassification de l'A6/A7 (Q72, Q143), le Grand Lyon rappelle que la commission du SNIT rendra ses conclusions mi-2013. Les travaux de l'Anneau des Sciences ne seront engagés que si une solution pour le trafic de transit est préalablement trouvée. Si elle était décalée dans le temps, il serait de la responsabilité de l'Etat de gérer la période transitoire.

Déplacements en modes doux et transports en commun

Le Grand Lyon informe que ne serait pas autorisée, pour des raisons de sécurité, la mise en place d'un tube modes doux et TC dans le tunnel de Fourvière une fois l'A6/A7 requalifiée (Q48, voir aussi Q180, en attente de réponse).

Développement économique et urbanisme

Le maître d'ouvrage revient sur son « projet de territoire » pour en défendre la cohérence, mise en cause par des internautes (Q152, Q135), en insistant notamment sur l'importance de la mise en réseau multimodale des pôles d'activité ou de détente. Loin de concurrencer les transports collectifs, le projet les renforce tout en créant des synergies nouvelles entre les sites souffrant d'un déficit d'accessibilité. C'est le cas notamment de Techlid, dont 10% des actifs résident dans l'ouest lyonnais et trouveront leurs trajets domicile-travail facilités, que ce soit en voiture ou en TC (Q9). Cependant, cela ne convainc pas l'auteur de la question, qui demande en quoi l'accès par TC sera amélioré. Trois nouvelles questions sont posées, sur les choix en matière d'urbanisation (Q180), la complémentarité rail-route (Q189) et sur le nom du projet (Q194).

Evolutions de la mobilité

Le maître d'ouvrage a été interrogé à plusieurs reprises sur les hypothèses retenues pour réaliser ses prévisions d'évolution des déplacements à l'horizon 2030 (Q85, Q62, Q57, Q65, Q92). C'est plus particulièrement l'évolution de la part modale de la voiture qui est questionnée. Il répond que différents éléments ont été pris en compte, comme le développement du covoiturage, du vélo, des TC, du télétravail, l'étalement des horaires de travail, ainsi que la hausse du prix du carburant (90 euros en 2030). Cependant, un internaute considère que ces prévisions sont « utopistes » dans la mesure où elles sous-évaluent fortement la hausse du prix de l'énergie. Il demande à ce qu'elles soient recalculées en prenant en compte trois hypothèses d'évolution du prix du pétrole (commentaire Q85). Le Grand Lyon affirme que, loin de favoriser la part modale de la voiture au détriment des transports en commun, son projet va permettre le développement de ces derniers (Q139).. Enfin, le Grand Lyon apporte des éléments complémentaires sur ses prévisions de trafic sur l'anneau à l'horizon 2030 (Q52).

Santé et qualité de vie

Trois nouvelles questions sont posées, toutes au sujet de la qualité de l'air (Q195, Q192, Q185).

Solutions alternatives ou complémentaires

Les arguments du Grand Lyon à l'encontre des solutions « tout TC » (rentabilité insuffisante en raison des coûts d'investissement et de la faible fréquentation) sont mis en doute par une internaute (Q28). Elle veut savoir comment sont calculées les prévisions de trafic TC et en quoi l'investissement pour une solution « tout TC » serait plus lourd que celui pour l'infrastructure routière. Le Grand Lyon explique tout d'abord que ses prévisions de trafic dans les hypothèses « tout TC » tiennent compte de la dégradation des temps de parcours des voitures en raison de la congestion accrue du réseau routier, et de l'amélioration des temps de parcours en TC (sites propres, nouvelles liaisons). Une amélioration qui s'avère limitée car la réalisation de TC en sites propres ne peut pas être généralisée. Un point contesté par un internaute, selon qui cet obstacle pourrait être contourné en installant des tunnels radiaux pour les TC (commentaire Q28). Concernant la rentabilité comparée des hypothèses « tout TC » et routière, le Grand Lyon précise qu'à investissement identique, les transports en commun ne permettent pas de dégager suffisamment de recettes du fait du niveau de tarification, des coûts de maintenance et d'exploitations plus élevés. Des arguments rejetés par certains participants, qui demandent à ce que le Grand Lyon prenne davantage en considération les aménagements proposés par la DARLY dans son évaluation (commentaire Q53).

La proposition de prolongation de la ligne ferroviaire longeant l'anneau jusqu'aux Hôpitaux Sud afin de constituer un « TOP ferroviaire » (Q111) ne répond pas, selon le Grand Lyon, aux besoins en déplacements dans l'agglomération. En effet, la demande de déplacements en périphérie étant plus diffuse que vers le centre, un transport collectif ne peut la satisfaire que partiellement. Il fait en outre remarquer que le principe d'une ligne circulaire de TC existe bien dans le projet, à travers les lignes fortes de bus sur l'anneau.

Le débat public

La CPDP a modifié les fonctionnalités du moteur de recherche du site afin de permettre de retrouver plus aisément une question ou un avis grâce à leur numéro (réponse à la Q101). En réponse à une internaute mettant en cause l'impartialité de la commission (Q164), la CPDP rappelle que si elle fait en sorte que le débat public ne devienne pas une tribune politique, le débat reste ouvert à tous les citoyens, y compris les représentants de formations politiques. Elle précise également que la répétition de certains arguments ne constitue pas une atteinte à la neutralité du débat dans la mesure où celui-ci n'a pas vocation à comptabiliser les prises de position. Enfin, elle signale que le débat a été prolongé pour qu'une expertise complémentaire soit menée et débattue.

Trois nouvelles questions portent sur les fonctionnalités du site internet du débat (Q196, Q191, Q190).

