

Enseignements des questions-réponses, 25/02/13 - 10/03/13



ENSEIGNEMENTS DES QUESTIONS-REPONSES 25/02/13 - 10/03/13 255 questions, 152 réponses, 68 commentaires

Ces enseignements portent sur 28 questions, 24 réponses et 24 commentaires publiés entre le 25 février et le 10 mars 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 lui seront transmis afin qu'il apporte les précisions demandées.

Aménagement des territoires

A un internaute demandant l'emplacement exact de l'échangeur de Beaunant, le maître d'ouvrage rappelle que celui-ci sera déterminé lors de la phase d'enquête publique qui suivra le débat public. Il indique néanmoins que, parmi les variantes déjà étudiées le long de la RD342, celle au sud est privilégiée car plus éloignée des habitations et offrant un meilleur accès à la zone économique (Q174). Interpellé par un Oullinois faisant part de son « impression que tout est décidé » et se demandant si la « décision de réalisation est encore ouverte » (Q119), le Grand Lyon confirme que le projet est « encore au stade d'opportunité », et que le débat public doit « permettre d'alimenter les études ultérieures ». Par ailleurs, il ajoute que si son scénario préférentiel est bien « l'Anneau des sciences », il a toutefois étudié d'autres solutions, comme le scénario Rocade et les alternatives TC, ou la proposition de la ville d'Oullins. Le maître d'ouvrage veut également rassurer cet internaute, inquiet de l'impact du projet (pollution, circulation) sur le Vallon des Hôpitaux : la conception des ouvrages veillera à la dispersion des polluants, notamment par l'éloignement des « têtes de tunnels » à plus de 100m des zones sensibles ; les techniques de traitement des fumées, qu'il espère « disponibles quand l'infrastructure sera réalisée », pourront être mobilisées ; le Grand Lyon table également sur une amélioration de la motorisation des véhicules d'ici 2030. Enfin, le vallon des Hôpitaux et ses environs seront valorisés dans le cadre du projet Anneau des sciences : meilleur accessibilité, échangeur le plus compact possible, requalification des voiries des communes limitrophes (RD15, RD50, RD486).

De nouvelles questions sont posées sur l'aménagement de l'avenue du Chater (Q249) et les « cheminées d'aération » (Q248) à Francheville, sur le tunnel sous Saint-Genis-Laval (Q231) ainsi que sur une proposition de variante « Grand Sud » pour l'emplacement de la porte de Beaunant (Q232). Un internaute, qui voulait savoir s'il serait possible de déclasser l'autoroute urbaine sans qu'une voie nationale de contournement ne soit ouverte à la circulation (Q136), estime la réponse du Grand Lyon incomplète et reformule sa question : « Le TOP, au cas où il serait réalisé, pourrait-il être considéré comme une voie nouvelle autorisant le déclassement ? »

Caractéristiques de la voirie

Un participant interpelle le maître d'ouvrage sur le manque d'informations concernant la ligne de TCSP prévue sur l'Anneau : « vous proposez cette ligne sans même nous dire quels seront les arrêts, les correspondances, sans nous préciser si elle se limiterait au TOP ou au ring complet ! » (Commentaire 1 de la Q114).

Un internaute souhaite savoir quelle portion de l'Anneau des sciences sera conçue comme infrastructure de 5^e génération (Q228).

Coût et financement du projet

Le maître d'ouvrage présente un tableau détaillant les estimations financières pour les deux scénarios Rociade et Anneau des sciences (Q182).

Un participant s'interroge sur l'absence des investissements liés au volet TC du projet dans le plan de financement présenté par le Grand Lyon (Q177). Cela s'explique, selon le Grand Lyon, par le fait que les coûts liés aux TC seront pris en charge par le Sytral, et ceux liés à l'infrastructure routière par la communauté urbaine et le département. L'auteur de la question, déconcerté par la réponse du Grand Lyon, qualifie ce mode de financement de « subterfuge » (commentaire 1 de la Q177). Un avis partagé par un autre internaute, qui parle quant à lui de « tour de passe-passe budgétaire » : « il s'agit d'un projet routier agrémenté d'aménagements de transport en commun sur un budget qui sera dépensé même si le TOP routier ne se fait pas » (Commentaire 3 Q177). Un troisième internaute s'invite dans l'échange, pour déplorer la non-majoration des subventions du Sytral (Commentaire 2 de la Q177).

Trois nouvelles questions portent sur la place de la future euro-métropole lyonnaise et de ses contribuables dans le financement du projet (Q241), ainsi que sur la pertinence et la légitimité des investissements prévus pour la réaliser (Q238, Q236).

Impacts environnementaux

Le Grand Lyon veut rassurer un internaute s'inquiétant des impacts du projet sur la biodiversité de la Lône de Pierre-Bénite : l'Anneau des sciences préservera ce cadre naturel en passant plus au nord et sous le Rhône ; de surcroît, le déclassement de l'A7 de Pierre-Bénite à la Saulaie permettra de valoriser la Lône (Q186). Le Maître d'Ouvrage rappelle par ailleurs que les mesures compensatoires liées à la destruction d'espaces naturels et agricoles dans le cadre de la réalisation du projet seront précisées lors des études ultérieures en vue de l'enquête publique (Q187). Enfin, il affirme une nouvelle fois la cohérence du projet avec les documents de planification de l'agglomération et, par corollaire, avec les lois LOTI, SRU et Grenelle de l'environnement qui les sous-tendent (Q116).

Une nouvelle question porte sur l'adéquation du projet avec les enjeux environnementaux auxquels doit faire face une « société malade du gigantisme » (Q251).

Mobilité et modes de vie

Circulation automobile

Un internaute demande au Grand Lyon comment il peut garantir que les 200 000 véhicules/jour prévus sur l'ensemble des tronçons de l'Anneau des sciences ne vont pas générer d'importantes hausses de trafic sur les voies attenantes (Q141). Le maître d'ouvrage apporte tout d'abord quelques éléments concernant le mode de calcul des estimations de trafic sur

l'anneau. Il annonce ensuite que l'analyse des trafics montre une « légère augmentation de circulation à proximité immédiate de certaines portes », mais qu'elle demeure modérée (+100 à 200 véh/h) car les véhicules captés par l'anneau sont ceux qui circulent déjà sur les voiries de l'ouest. Il étaye cette affirmation en décrivant en pratique comment cela se passerait pour la porte d'Alaï.

Un internaute demande au maître d'ouvrage des précisions sur la méthodologie de ses modèles d'évolution de la mobilité (commentaire 1 de la Q112).

Contournement autoroutier de Lyon

Un habitant de Corbas, inquiet de voir le contournement autoroutier se limiter à un « raccordement sur la Rocade Est » appelle le Grand Lyon à adopter une position plus ferme et volontariste sur la question (Q235, voir aussi Q119).

Déplacements en modes doux et transports en commun

A un internaute plaidant pour un développement de la complémentarité rail-route dans l'agglomération lyonnaise, le maître d'ouvrage détaille les nombreux moyens mis en œuvre pour desservir les gares, centrales ou périphériques, par le Sytral. Il ajoute que la carte Ourà constitue un support unique combinant réseau TER et urbain. La situation devrait évoluer favorablement avec la récente création du Syndicat Métropolitain des Transports, qui a pour prérogative de définir une tarification multimodale zonale et de mettre en place une « carte orange » métropolitaine (Q189). Des internautes réagissent pour apporter des nuances à ce discours et pointer les insuffisances du dispositif (commentaires 1 et 2 de la Q189). Le Grand Lyon précise que la réalisation d'une voie pour les TCSP sous le tunnel de Fourvière relèvera de la compétence communautaire dès lors que l'axe A6/A7 aura été déclassé : elle ne nécessitera donc pas une autorisation de l'État (Q115). L'auteur de la question souhaite dès lors savoir s'il est envisageable d'avoir une autorisation de l'État avant ce déclassement (commentaire 1 Q115).

De nouvelles questions portent sur la réalisation d'un périphérique lyonnais pour les vélos (Q250) et sur le financement du Sytral (Q253, commentaire 1 de la Q63).

Développement économique et urbanisme

Un Oullinois craint que le Grand Lyon organise l'étalement urbain à l'ouest de l'anneau afin de rééquilibrer la zone métropolitaine par rapport au centre, dans un contexte de concurrence des métropoles européennes (Q176). Le Grand Lyon récuse toute tentation de favoriser l'étalement urbain, faisant valoir que l'Anneau des sciences, en cohérence avec le PLU de 2005 et le SCoT de 2010, vise à limiter la péri-urbanisation et à mieux agencer les bassins de vie locaux au sein de polarités urbaines renforcées.

Santé et qualité de vie

A un participant souhaitant connaître l'emplacement des « cheminées d'aération » de la nouvelle infrastructure, le Grand Lyon explique qu'en raison de la faible longueur de tunnel entre les différentes « émergences », c'est le principe de la ventilation longitudinale qui sera retenu (Q159) : celle-ci consiste à « générer un courant d'air sur toute la longueur du tunnel en utilisant le "pistonement" d'air créé par les véhicules et en complétant au moyen d'accélérateurs disposés en partie haute de l'infrastructure ». Il n'est donc a priori pas envisagé de créer des cheminées d'aération. Ce point devra toutefois être confirmé lors des études détaillées de sécurité qui seront réalisées ultérieurement. L'auteur de la question se montre peu convaincu par l'argumentaire déployé par le Grand Lyon, estimant qu'avec 3.4

km de tunnel entre Alaï et Beaunant, on ne peut parler de « faible longueur » (commentaire 1 de la Q159).

De nouvelles questions sont posées concernant l'exposition comparée des populations aux nuisances selon les scénarios Anneau des sciences et Rocade (Q243), sur les mesures concrètes prévues pour limiter la pollution (Q240) ainsi que sur la prise en compte du principe de précaution en matière de préservation de la qualité de l'air (239). Enfin, un internaute veut connaître l'avis du service pneumologie des Hôpitaux Sud sur le projet (Q244).

Autres solutions

Des observations soulignant les faiblesses ou les contradictions de l'argumentaire du maître d'ouvrage au sujet de la moindre efficacité des solutions « tout TC » sont exprimées (Q237, Q233, voir aussi Q234).

Le débat public

La CPDP rappelle les dates limites de réception des cahiers d'acteurs et des contributions, fixées respectivement au 28 février et au 21 mars, ainsi que des avis, commentaires et questions, fixées au 5 avril, date de clôture du débat (Q225).

La commission s'est vue demander de mettre à disposition du public un document du Grand Lyon intitulé « Du TOP à l'Anneau des sciences : un projet de territoire » (Q247, Q191). Cependant, le maître d'ouvrage ne dispose pas d'un tel document, et la CPDP a invité les internautes à s'adresser directement à lui pour plus d'informations.

Un participant fait part d'une incohérence entre la diapositive du Grand Lyon présentée à Bron et celle mise en ligne dans les archives de la réunion du site du débat, et demande à ce que tous les supports de présentation du maître d'ouvrage soient accessibles depuis la rubrique « Le Projet » du site web (Q246). La CPDP explique que ces supports ne peuvent figurer à cet emplacement dans la mesure où détacher ces supports visuels du contexte de leur présentation pourrait engendrer confusions et incompréhensions. Elle ajoute que la présentation projetée par le Grand Lyon lors de la réunion de Bron a été complétée. Un internaute alerte par ailleurs le maître d'ouvrage sur une possible erreur dans la présentation du scénario Rocade projetée lors de la réunion publique de Bron (Q229, voir aussi Q246).

Un internaute interpelle la CPDP sur la difficulté de naviguer dans les espaces d'expression du site en raison de l'abondance des contributions qui y sont publiées (Q196). Afin de permettre à chacun d'accéder à la totalité de ces informations de la manière la plus simple et transparente possible, la CPDP a mis en place plusieurs outils : classement des avis et question par thèmes, fil d'actualité des « dernières expressions en ligne », ainsi qu'un moteur de recherche dont elle a récemment accru la performance. Consciente que ces outils sont perfectibles, elle prend en compte les suggestions et remarques des internautes pour ses développements à venir.

Enfin, une participante, ayant l'impression que « tout est déjà décidé », questionne l'objectivité du débat (Q216). La CPDP, neutre et indépendante du maître d'ouvrage, rappelle les objectifs du débat : informer les citoyens sur le projet ; leur permettre de s'exprimer sur son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques ; et, enfin, éclairer le maître d'ouvrage sur la décision qu'il lui revient de prendre à l'issue du débat (poursuite, modification ou abandon du projet). Elle ajoute que, s'il est naturel que seul le maître d'ouvrage ait conduit des études poussées dans le cadre de ce débat, plusieurs acteurs ont étudié des scénarios alternatifs et deux réunions ont été consacrées à la question des solutions alternatives ou complémentaires

au projet. En outre, en réponse à la demande de plusieurs acteurs du débat, la CPDP a décidé de faire réaliser une expertise complémentaire indépendante. Le débat a été prolongé jusqu'au 5 avril afin que ses résultats soient débattus à l'occasion d'une nouvelle réunion publique programmée le 18 mars.

Quatre nouvelles questions sont posées, portant sur les biais du débat (Q252), le classement des cahiers d'acteurs (Q255), les résultats des travaux des étudiants de l'ENTPE (Q255) ainsi que sur l'expertise complémentaire (Q245).