

Enseignements des questions-réponses, du 14 au 27/01/13



ENSEIGNEMENTS DES QUESTIONS-REPONSES

14/01/13 - 27/01/13

177 questions, 54 réponses, 12 commentaires

Ces enseignements portent sur 35 questions, 19 réponses et 3 commentaires publiés entre le 14 et le 27 janvier 2013. Les interrogations des internautes concernent plus particulièrement les thèmes liés à la mobilité et au mode de vie, aux problématiques d'aménagement des territoires, ainsi qu'au coût et financement du projet.

Aménagement des territoires

En réponse à plusieurs questions concernant l'entrée nord-ouest de Lyon (sortie d'Alaï – Q39 ; boulevard des Hespérides à Tassin – Q45), le maître d'ouvrage rappelle que le tracé précis de l'infrastructure n'est pas encore défini mais que l'objectif est d'apaiser le trafic à l'ouest et de requalifier un certain nombre d'axes secondaires pour réduire la place de la voiture au profit des transports en commun et modes doux.

De nouvelles questions portent sur les répercussions de l'anneau des sciences sur le trafic local (à Pierre-Bénite et Oullins – Q153 et Q162) ou demandent des précisions sur les échangeurs (Q156, Q157) ainsi que sur les aménagements, requalifications prévus dans plusieurs quartiers (Craponne - Q149, Parc des vallons - Q151, Tassin - Q155, Parking de Lyon Sud - Q165, Beaunant – Q146 et Q174) ou encore sur les futures lignes de transports en commun (Ecully - Q170).

Caractéristiques de la voirie

Le maître d'ouvrage a précisé que l'emprise au sol réelle des ouvrages devrait être de l'ordre de 15 à 20 hectares, après avoir repaysagé les zones impactées par les travaux et sans compter les surfaces déjà occupées par des échangeurs ou voiries existantes.

De nouvelles questions portent sur la sécurité des tunnels : des mesures et des études spécifiques sont-elles prévues ? (Q150). La proximité de sites SEVESO est également soulevée (Q163).

Enfin, la DREAL a apporté des précisions sur la réglementation de la circulation des poids-lourds actuellement en vigueur sous le tunnel de Fourvière et les moyens de contrôle dont les forces de l'ordre disposent (Q94).

Coût et financement du projet

La DREAL a précisé que l'Europe ne participait plus au financement des infrastructures routières (Q32).

De manière générale, un participant regrette que les estimations financières soient trop évasives et demande un tableau d'équilibre budgets/recettes précis, tant pour l'investissement que l'exploitation du projet (Q161) tandis qu'un autre participant souhaite connaître les marges d'erreur comprises dans les estimations fournies (Q167).

Plusieurs clarifications sur le coût des mesures concernant les transports en commun sont demandées : quelles lignes sont concernées (Q144) ? Leur coût de 800 millions d'euros est-il intégré aux 2,2 milliards d'euros annoncés pour le projet (Q167) ? Si ce n'est pas le cas, ne devrait-il pas l'être puisqu'il s'agit d'un projet intégrant transport routier et transports collectifs (Q177) ? D'autre part, des éclaircissements sont attendus quant au déficit d'exploitation du Sytral en fonction du développement des TC (Q166).

Deux intervenants s'inquiètent par ailleurs de l'annonce de la disparition du Conseil Général au profit d'une métropole lyonnaise. Comment sera assuré le co-financement du projet dans ces conditions (Q147, Q160) ?

Mobilité et modes de vie

Le maître d'ouvrage affirme à nouveau que l'anneau des sciences a pour objectif de réorganiser les flux de circulation sans créer de capacités routières supplémentaires (Q33). Il apporte des précisions sur ses estimations de report de trafic, sur Laurent Bonnevey (Q26) ou encore le périphérique nord (Q43), et rappelle qu'elles prennent en compte les effets d'un contournement autoroutier, sans pour autant connaître le tracé qui sera défendu par l'Etat (Q43).

Plusieurs questions ont été posées sur l'impact que pourraient avoir l'A45 et l'A89 sur le projet (Q161, Q163). A ce sujet, le Grand Lyon a répondu qu'il craignait qu'en l'absence d'un contournement autoroutier les flux de ces autoroutes soient dirigés vers le centre de l'agglomération alors qu'il souhaite au contraire les en écarter (Q36). Pourtant, un participant fait remarquer que le trafic de transit reste faible, de l'ordre de 5% (Q155). Enfin, un participant se demande ce qu'il va se passer entre l'intention de l'Etat de réaliser le contournement et sa réalisation effective (Q143).

D'autres questions portent sur le développement des transports en commun. Alors que le maître d'ouvrage donne des précisions sur certaines lignes comme l'A2 et l'utilisation de bus électriques et hybrides (Q46), d'autres participants demandent des précisions sur la prise en compte des parcs relais dans les hypothèses de trafic (Q161), la faisabilité d'une ligne de métro circulaire le long du TOP (Q169) ou encore sur certaines définitions (BHNS, « ligne forte ») et lignes à l'étude (Q173).

Plusieurs intervenants interpellent le maître d'ouvrage sur les risques d'étalement urbain ou d'urbanisation non maîtrisée (Q152, Q176).

Santé et qualité de vie

Aux inquiétudes concernant la proximité d'une infrastructure routière de cette importance des hôpitaux sud (Q33), le Grand Lyon précise que la porte sera installée à plus de 100 mètres des bâtiments accueillant des patients. Selon les experts, il s'agirait du seuil au-delà duquel l'impact des rejets serait très largement atténué. Il rappelle de manière générale qu'il peut choisir la position et la géométrie des points de rejet pour en limiter les impacts, et qu'il pourra mettre en œuvre à l'échéance du projet des systèmes de ventilation, voire des technologies de traitement d'air actuellement en cours de développement. Par ailleurs, il rappelle qu'une amélioration du parc automobile existant est à attendre (Q41).

De nouvelles questions portent toutefois sur les emplacements précis des cheminées et les mesures prévues pour protéger les populations (Q159). Un intervenant, rappelant que « dilution n'est pas disparition », souhaite connaître les seuils de polluants retenus comme admissibles et les quantités générées (Q158).

Enfin, un participant demande à ce que le coût sanitaire du projet soit évalué et intégré au coût global du projet (Q148).

Solutions alternatives ou complémentaires

Deux questions portent sur les hypothèses TC sans infrastructure routière majeure. Des précisions sont demandées sur le rapport d'analyse (Q145) alors que l'équité des comparaisons entre ce scénario et le projet anneau des sciences est mise en doute (Q175).

Une participante demande si une étude comparative du tracé proposé par le maire d'Oullins avec celui du tracé court pourra bien être réalisée dans le délai annoncé (fin janvier) et si ce tracé pourra bien être intégré au débat au même titre que les deux tracés proposés par le maître d'ouvrage (Q162).

Le débat public

La CPDP a apporté des réponses à plusieurs questions portant sur les fonctionnalités du site (Q104, Q105, Q109). Elle a précisé que la date limite de réception des cahiers d'acteur était repoussée au 28 février suite à la décision de la CNDP de mener une expertise complémentaire (Q130).

Deux nouvelles questions mettent en doute l'impartialité de la commission (Q164) et s'inquiètent du délai de réponse au sein du système questions-réponses (Q168).