

# Enseignements des questions réponses, 31/12/12



## ENSEIGNEMENTS DES QUESTIONS-REPONSES

10/12/12 - 31/12/12

95 questions, 33 réponses, 6 commentaires

Ces enseignements portent sur 51 questions, 32 réponses et 4 commentaires publiés entre le 9 décembre et le 31 décembre 2012. Les interrogations des internautes concernent plus particulièrement les thèmes liés à la mobilité et au mode de vie (évolution de la mobilité, circulation automobile, déplacement en TC), aux caractéristiques de la voirie (notamment les tracés et choix techniques) et à l'aménagement des territoires.

### Aménagement des territoires

L'entrée sud ouest de Lyon demeure un sujet de questionnements pour les habitants des quartiers concernés, l'un d'eux demandant au Grand Lyon de fournir un tracé précis de la nouvelle voirie au niveau des hôpitaux (Q91). A une question au sujet de l'impact du tracé court sur le futur « éco-quartier » de La Saulaie (Q23), le maître d'ouvrage explique qu'il est « envisagé de créer un demi-échangeur partiellement enterré afin de réduire l'impact de l'infrastructure sur le développement du quartier ».

Un internaute propose de repenser la question de la requalification de l'A6/A7, en prenant en compte les différentes origines-destinations du trafic empruntant l'A7 afin de les modifier pour obtenir le niveau de trafic visé, que ce soit par le biais d'itinéraires autres ou d'un report modal plus important (A96). Deux questions portant sur les quartiers concernés par le déclassement de l'autoroute urbaine ont obtenu une réponse du Grand Lyon. L'une d'elle porte sur les superficies regagnées sur la voiture grâce à la requalification de l'autoroute urbaine (Q7) : si « les emprises foncières seront précisées ultérieurement », le Grand Lyon peut déjà estimer que « 7 à 10 hectares seraient repris à l'automobile dans le cadre de la requalification de l'A6/A7 », et que « environ 50 à 65% des espaces liés à cette requalification (...) seraient affectés aux aires piétonnes, cyclables et autres aménagements paysagers. » L'autre question propose d'anticiper le déclassement de l'autoroute par la réalisation d'un boulevard urbain à niveau au droit du quai Perrache, avec feux tricolores en onde verte, tout en limitant la vitesse à 50 km/h (Q18). Pour le Grand Lyon toutefois, cela aurait pour conséquence un engorgement de l'axe et une augmentation des émissions de gaz polluants à proximité des habitations. Par ailleurs, « le passage à 50 km/h de cette section dépend à l'heure actuelle du préfet [qui] a récemment pris un arrêté réduisant la vitesse de 90 km/h à 70 km/h. » En outre, « tant que des alternatives ne sont pas proposées pour cet axe, le niveau de trafic ne permet pas la mise en place de feux ni sa requalification, limitant l'intérêt d'une réduction de la vitesse. »

Enfin, une nouvelle question porte sur l'entrée nord ouest de Lyon, plus particulièrement sur les aménagements qui pourraient accompagner la réalisation du projet au niveau du Boulevard des Hespérides à Tassin (Q45).

## Caractéristiques de la voirie

L'ambition multimodale du projet défendu par le Grand Lyon interpelle les internautes. L'un d'eux pose la question du prix des billets des TCL, qui risque de décourager les usagers (Q51), et un autre demande si l'Anneau des Sciences offrira ou non la priorité d'entrée aux bus (Q80). Un participant souhaite avoir des précisions au sujet des aménagements prévus pour faciliter la circulation des bus sur les voies de l'ouest lyonnais, ainsi qu'une description détaillée des portes d'échanges de l'Anneau des sciences (Q79). Dans la thématique des tracés et choix techniques, deux questions portant sur le dimensionnement de la voirie en lien avec les prévisions de trafic sur l'anneau ont obtenu une réponse du maître d'ouvrage (Q13, Q16) : pour le Grand Lyon, la partie à 2x2 voies entre Trois Renards et Saint-Fons et la partie à 2x3 voies entre Valvert et Trois Renards sont suffisantes pour accueillir les flux de déplacements attendus.

## Coût et financement du projet

Deux nouvelles questions portent sur le comparatif des coûts de réalisation et d'exploitation des options « Anneau des sciences » et « solutions Transports en commun » (Q53, Q47). Pour les lignes de TC empruntant l'Anneau, un internaute veut connaître le gain économique que représente un trajet en site propre, par rapport à son coût (Q86, voir aussi Q81).

Un internaute s'interroge sur la possibilité financière de réaliser le projet dans le contexte économique actuel, et craint que, pour générer des revenus, l'on tente de « ramener du trafic de transit, augmentant ainsi la pollution locale » (Q16). Pour le maître d'ouvrage cependant, le montant de la contribution financière attendue du Grand Lyon et du Rhône, de l'ordre de 60 à 75 M€/an sur 30 ans, est compatible avec la capacité d'investissement des collectivités, sans créer davantage de trafic : « le Grand Lyon dispose d'une capacité d'investissement qui s'élève dans les années à venir à environ 300 à 350 M€ par an. » Deux nouvelles questions concernent les péages, leur utilisation comme moyen de financement et de contrôle du trafic. Un internaute propose ainsi de faire « peser le coût du projet » sur le « gros trafic international et local » (Q54). Un autre interroge le maître d'ouvrage sur l'incidence de la politique de péage sur la fréquentation de l'anneau et sur le financement du projet (Q61).

## Impacts environnementaux

Une question interpelle le Grand Lyon au sujet du respect des engagements pris dans le cadre du plan climat 2009 (réduction de 20% des GES) et sur la prise en compte des alternatives TC comme moyen de remplir ces objectifs (Q93). Une question est adressée à la CPDP demandant l'accès internet au rapport d'étude du Grand Lyon « Évaluation de l'impact environnemental des scénarios » (Q76). Déjà disponible dans les locaux de la CPDP, cette étude est à présent également consultable sur le site internet du débat, sur la page « les études du maître d'ouvrage sur le projet ».

## Mobilité et modes de vie

Les internautes demeurent nombreux à s'intéresser aux conditions de circulation dans l'agglomération, plus particulièrement aux estimations et/ou prévisions de trafic (Q60, Q59, Q79, Q78, Q52). La question du respect de l'interdiction des poids lourds de plus de 7.5t dans le tunnel de Fourvière est également soulevée (Q94).

Deux questions portant sur le contournement autoroutier de Lyon ont obtenu une réponse. A la demande d'une estimation du coût du COL (Q11), l'État précise que la fourchette de coût a été estimée entre 1.2 et 2.9 milliards d'euros en 2008, la valeur basse étant aujourd'hui peu

réaliste. Il rappelle qu'une « décision de principe sur l'avenir de ce contournement pourrait intervenir au printemps 2013 et, le cas échéant, un nouveau débat public serait organisé avant d'en poursuivre les études ». L'autre question interroge le Grand Lyon sur la pertinence d'engager les études sur le projet Anneau des sciences avant même d'avoir obtenu la décision de l'État concernant le contournement autoroutier (Q21). Pour le Grand Lyon, une telle démarche est cohérente en raison du temps nécessaire aux études et travaux impliqués par l'Anneau des sciences. En outre, il rappelle qu'il œuvre en faveur d'une prise de décision rapide sur les projets tels que les barreaux autoroutiers Nord et Sud ainsi que le grand contournement de l'agglomération, qui sont du ressort de l'État.

La circulation en modes doux et transports en commun continue de susciter de nombreuses interventions. Alors qu'un internaute suggère par exemple de « traiter le tunnel de Fourvière comme le tunnel Croix Rousse (...), à savoir un tube "mode doux" dans les deux sens » (Q48), un autre demande au Grand Lyon quelles actions ont été menées pour développer le transport fluvial (Q90). Le Grand Lyon est également invité à se positionner quant aux propositions de renforcement du réseau TC faites par certains acteurs associatifs (Q63). Un participant avait soulevé la question du ratio « emplois – habitants par kilomètre de ligne » sur les communes de l'est lyonnais, afin de pouvoir le comparer avec celui, réputé trop faible (inférieur à 10 000), des communes de l'ouest (Q8). Le Grand Lyon, après avoir souligné que ce ratio « n'est pas le seul critère qui permet de juger de l'opportunité d'une ligne de transports collectifs urbains », précise que « les lignes de transports collectifs urbains T2-T3-T4, ont un ratio (...) compris entre 10 000 et 15 000. » Des chiffres contestés par un internaute, qui avance que le ratio est inférieur à 10 000 pour des parties importantes de T2 et T3 (commentaire 2). Suite à la réponse du Grand Lyon, l'auteur de la question renvoie à la proposition de DARLY (avis 58) de réaliser un axe fort de TCSP sur la rive droite du Rhône et un autre reliant Perrache à Porte de Lyon (commentaire 1).

Enfin, suite à deux questions pointant des incohérences dans le DMO, le Grand Lyon a apporté des rectifications à ce dernier. Concernant la comparaison des parts modales dans le Grand Lyon (tableau p82), le maître d'ouvrage corrige la part des modes doux, qui est de 35.3% et non de 35.8% (réponse Q15). Quant à la prolongation du métro B (Q17), le Maître d'ouvrage confirme qu'une « erreur s'est glissée dans la carte de la page 27 », et que le métro B « arrive dans quelques mois à Oullins, et non à Saint-Genis-Laval. Le prolongement du métro B à St-Genis-Laval, plus particulièrement aux hôpitaux sud, est prévu dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). » Une intervention qui fait réagir un internaute, pour qui le « prolongement du métro B est lié au TOP » (commentaire à la réponse du MO).

Les internautes questionnent le maître d'ouvrage et les experts en prospective sur les données présentées durant le débat. Plusieurs mettent en doute l'avenir de la voiture individuelle dans un monde du pétrole cher, informatisé, et qui semble davantage propice au développement des TC (Q68, Q62, Q57, Q85). Dans cette perspective d'évolutions de la mobilité, un internaute suggère de se pencher sur la question des migrations alternées, en mettant en place une politique encourageant l'étalement des horaires de travail par des incitations tarifaires notamment (Q65).

## Santé et qualité de vie

Une nouvelle question porte sur les impacts du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores aux abords des hôpitaux sud, attestant l'inquiétude toujours présente des internautes à ce sujet (Q74). Le maître d'ouvrage, en réponse à une question précédemment posée à ce sujet (Q4), confirme que « les zones émergées au niveau des échangeurs (...) et les voies d'accès seront traitées par des mesures permettant d'atténuer le bruit via notamment des revêtements de chaussée spécifiques, des protections anti-bruit et la construction

d'équipements publics (...) faisant office d'écran acoustique. » Enfin, concernant les impacts sur la qualité de l'air, le Grand Lyon «étudiera et mettra en œuvre les solutions les plus adaptées pour réduire les impacts (...) au niveau des émergences de l'infrastructure ».

## Solutions alternatives

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses à quelques propositions de variantes routières faites par les internautes. L'un d'eux suggère une voirie partant de Lissieu puis « drainant l'A89 via le ruisseau des Planches et celui de Charbonnières vers Etoile d'Alaï » (Q19). Pour le Grand Lyon, ce tracé « correspondrait davantage à un grand contournement évitant le nord de l'agglomération lyonnaise », ce qui « ne répondrait pas à certains objectifs recherchés, comme celui de relier les pôles d'innovation et les sites économiques ». Il ajoute toutefois que « le raccordement de l'A89 avec le réseau d'agglomération est une problématique soulevée par le Grand Lyon », et que « les collectivités locales souhaitent également que des "barreaux autoroutiers" soient réalisés au nord et au sud afin d'éviter que les autoroutes A89 et la future A45 ne convergent sur l'axe A6/A7 et le cœur de l'agglomération. » Une autre proposition envisage un raccordement de l'anneau sur l'A7, au niveau de Chasse-sur-Rhône (Q20). Mais le Grand Lyon estime à nouveau qu'un tel anneau n'assurerait plus une fonction de périphérique mais de contournement de l'agglomération. Enfin, un internaute interpelle le Grand Lyon au sujet de son scénario alternatif « tout transport en commun », qui ne constitue selon lui pas une alternative dans la mesure où ces lignes, prévues dans le PDU voire le SCoT, se réaliseront avec ou sans l'Anneau des sciences (Q50).