

Enseignements de la réunion de Sainte-Foy-lès-Lyon, 23/01/13



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION de Sainte-Foy-lès-Lyon - 23/01/2013

Cette réunion (2:30) s'est déroulée à l'initiative du maire de Ste-Foy-lès-Lyon dans un objectif d'informer ses administrés. 150 personnes environ y ont participé.

Après un accueil par le maire de Ste Foy-lès-Lyon, la CPDP (représentée par Chantal Sayaret) a présenté le débat public et les enseignements des réunions thématiques.

Le maître d'ouvrage (représenté par M. Desseigne, Gérard Labrit, Emilie Fodor, Aurélie Johann) a présenté le projet avec un focus sur ses impacts sur le territoire avoisinant la commune.

Des échanges avec le public ont suivi ces deux interventions. Au cours de ces échanges, plusieurs thèmes ont été abordés.

Les transports en commun

A plusieurs reprises, des participants ont regretté que le maître d'ouvrage soit en mesure de bâtir des extrapolations à 30 ans pour le projet qu'il soutient mais s'avère incapable de le faire pour les transports en commun. En particulier une participante souligne que les transports en commun sont tout à fait pertinents pour les trafics d'agglomération et que ceux-ci représentent en l'occurrence de 75 à 85 % du trafic global ; selon elle, ils ne sont pas assez envisagés dans le projet, car ils ne sont pas prévus en site propre et seront de fait « pris » dans le trafic. Elle indique qu'aucune solution unique ne peut répondre au problème de saturation sur les voiries de l'agglomération, mais qu'une combinaison de solutions doit être recherchée. Un autre participant note que là où la ville s'est vraiment améliorée, c'est là où il y a les transports en commun. Une autre évoque le RER qui constitue le ring de Berlin et demande pourquoi ce ne serait pas possible à Lyon, quand un autre participant suggère qu'un tram-train pourrait avantageusement capter les flux en provenance de Craponne et qui empruntent le boulevard Charcot. Le choix de transformer le train de Brignais à Gorges de Loup en train-tram ne paraît pas pertinent à un participant qui se demande s'il n'aurait pas été plus judicieux de choisir une ligne plus fréquentée comme le C10 ou le C20.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre le projet et le développement des transports en commun, au contraire. Il souligne que l'Est a connu un très grand développement en transports en commun et qu'il ne faut pas opposer les territoires. Il rappelle enfin que le tram-train est de la compétence de la Région.

Circulation de transit et trafic d'agglomération

Le transit nord-sud représente, selon le maître d'ouvrage, 15 % du trafic global sur l'A6 et jusqu'à 30 % sur la Rode est. Un des objectifs, partagé par beaucoup, est d'écarter les flux de transit du centre ville et le maître d'ouvrage rappelle qu'un contournement destiné à capter ces flux est un préalable affirmé du Grand Lyon à la réalisation de son projet de périphérique. Il répète qu'il attend une position claire de l'État sur ce projet de contournement, qui figurait au SNIT et qui, aujourd'hui, est soumis à une commission chargée de hiérarchiser les projets d'infrastructures que l'État ne saurait prendre tous en charge (250 Md€) ; cette commission doit rendre son rapport au printemps prochain.

Un participant craint que l'Anneau des Sciences attire au contraire ces circulations nationales. Aujourd'hui, dit-il, l'A89 qui relie Bordeaux à Lyon est ouverte ; la plupart des gens qui sont sur cette autoroute ne seront-ils pas tentés d'aller sur l'Anneau des Sciences pour se diriger vers le sud ou à Grenoble ?

Le maître d'ouvrage répond que ce problème, qui est un scandale, relève de la compétence de l'État.

Une participante se réjouit que l'enterrement quasi-total de l'infrastructure soit envisagé mais craint qu'elle ne soit prévue trop près de l'agglomération et qu'on se retrouve demain avec un « Fourvière enterré ».

Le maître d'ouvrage répond que l'unique vocation du projet étant de capter le trafic d'agglomération, son éloignement de la ville augmentera le risque d'absorber du trafic de transit.

Un participant constate que la CD 42 est une autoroute de contournement officieuse et demande ce que décidera le Grand Lyon sur cet axe qui est en fait une autoroute de camions qui transportent des matières dangereuses.

Les impacts du projet sur l'environnement

Plusieurs participants regrettent qu'il y ait peu d'éléments sur ces aspects du projet, notamment pas de bilan carbone du projet dans son ensemble qui prenne en compte l'investissement, les économies carbone, etc.

Le maître d'ouvrage affirme que ce bilan carbone a été réalisé, qu'il a même été discuté en réunion publique et rappelle qu'il considère qu'il est neutre.

Certains craignent que le passage par Lyon sud augmente la pollution et le bruit au niveau des hôpitaux et appellent à un tracé long (projet du maire d'Oullins). Le chiffre prévisionnel de 22000 véhicules/jour à la sortie de l'échangeur des Hôpitaux fait craindre des impacts importants sur une population par nature fragile. Ces participants se désolent que le maître d'ouvrage n'ait rien prévu pour réduire ces impacts à l'heure du Grenelle de l'Environnement.

Le maître d'ouvrage concède qu'on ne supprimera pas la circulation en un coup mais indique que devant des constats d'engorgement systématique d'un certain nombre de voiries, de bouchons permanents et de pollution (visuelle, acoustique, aérienne), il travaille à apporter des réponses pertinentes qui s'inscrivent dans un projet d'agglomération global.

D'autres redoutent la concentration des gaz d'échappement dans ce tunnel de 12km. Le maître d'ouvrage rappelle qu'aujourd'hui il n'y a pas de système de traitement efficace et s'engage à étudier tous les systèmes qui vont évoluer d'ici 15 ans.

Impacts des échangeurs sur les voiries des abords

Les échangeurs, d'une manière générale, suscitent de nombreuses craintes quant à leurs [1>conséquences sur les trafics locaux <1] et les difficultés qu'ils vont créer sur leurs abords.

Le maître d'ouvrage concède qu'il y aura forcément « un peu de circulation » en entrée et sortie des échangeurs mais indique qu'il est raisonnable de penser que le nombre de portes prévu permettra la fluidité.

Report modal

Si le report modal est reconnu comme difficile à l'ouest, notamment parce que le nombre de voitures par habitant y est particulièrement élevé, beaucoup regrettent que, dans le projet, le maître d'ouvrage n'ait pas tenu compte des hypothèses de changement de comportement vers des modes doux. Ils demandent si des incitations à un report modal complet sont prévues par le Grand Lyon.

Evaluation financière

Une participante regrette que les coûts externes ne soient pas pris en compte dans l'évaluation du projet et qu'il n'y ait pas de vraie comparaison financière avec les transports en commun

Le câble

Un participant demande si le maître d'ouvrage a réellement envisagé le câble comme alternative. Le maître d'ouvrage répond que si cette solution est pertinente en montagne, avec un habitat clairsemé, il n'en est pas de même en ville et que le survol d'immeubles paraît peu envisageable.

Question sans réponse

Des incitations à un report modal complet sont-elles prévues par le Grand Lyon ?

[1]

Voieries d'accès ouest

par François Pillard, adjoint urba/trsprts (Chaponost) le 01 février 2013 à 14:19

Je me permets de rappeler l'inquiétude de communes externes au ring, telles que Chaponost, qui verraient augmenter le trafic en provenance de l'ouest si aucun aménagement de voirie d'accès n'est prévu. Or rien n'est prévu à ce titre dans le budget global.