

Déplacements Citoyens (Atelier débat public TOP du 18 déc 2012)

I - Pour la consécration d'un "modèle lyonnais" en matière de déplacements en transports en commun

Avec plus de 300 voyages par habitant et par an,

notre agglomération se situe à peu près au niveau de Paris et au double de celui des grandes agglomérations françaises, notamment Lille et Marseille.

Dans la philosophie du Grenelle de l'environnement il convient de ne pas s'arrêter en si bon chemin et ne pas nourrir un certain fatalisme en vertu de quoi nous ne pourrions pas faire grand chose sur l'Ouest lyonnais, dont la desserte en matière de transports en commun est actuellement insuffisante.

Il y a des difficultés mais elles peuvent être surmontées.

Points d'accord avec les maîtres d'ouvrage sur les perspectives de développement et de renforcement de notre réseau de transports en commun :

- prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud
- automatisation de la ligne B de métro
- renforcement de la capacité de la ligne de métro D, qui sera de plus en plus sollicitée à Gorge de Loup (avec le tram-train de l'Ouest Lyonnais)
 - ligne forte de TC sur l'axe Confluence- Gerland-Hôpitaux Est- Villeurbanne-La Doua) à concrétiser
- ligne forte Léole Gorge de Loup - Etoile d'Alaï - Craponne
- ligne forte de bus Perrache-St Irénée-Francheville
- ligne forte de bus Part Dieu-Tunnel de la Croix-Rousse-Vaise-La Duchère- Ecully

Mais nous devons aller plus loin :

- pour la ligne Perrache-Francheville, en créant un site propre intégral pour bus, avec un pont enjambant la Saône et un tunnel qui permettrait en un peu plus d'un km de rejoindre le secteur de St Irénée et de court-circuiter la montée de Choulans

- en créant une ligne forte de rocade entre le métro D à Gorge de Loup et le métro B à Oullins (dans un premier temps à la gare d'Oullins, dans un second temps aux Hôpitaux Sud) via l'Etoile d'Alaï et les aqueducs de Beaunant

- en créant une ligne de bus express Porte de Lyon- Oullins par le tunnel de Fourvière, qui bénéficierait de sites réservés en amont des entrées du tunnel de Fourvière (ce serait beaucoup plus utile que de vouloir faire passer des bus sur le TOP entre l'Etoile d'Alaï et les aqueducs de Beaunant) et qui irait de pair avec la requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain.

II - Contre la fuite en avant autoroutière incarnée par le TOP, qui n'est plus un projet en phase avec les objectifs énergétiques, environnementaux et climatiques du XXIème siècle, et qui engendrerait une dégradation très importante de nos finances publiques locales

1. Le scénario, cité à la page 82 du dossier du maître d'ouvrage, d'augmenter d'ici 2030 de 4% (de 1 848 000 à 1 925 000) le nombre de déplacements en voiture à l'horizon 2030 n'est pas acceptable. L'objectif serait au contraire de les diminuer d'au moins 10 ou 20 %.

2. L'hypothèse citée le 17 novembre par M. Quinon, représentant du Grand Lyon, de faire participer l'utilisateur au péage du tronçon Trois-Renards à Oullins à concurrence d'un montant se situant entre 71 et 96 millions par an, laisserait à la charge du contribuable une grande partie des 169 millions d'euros annuels à rembourser (plus les coûts d'exploitation)

Mais ce niveau de recettes n'est pas réaliste, lorsqu'on sait que le tronçon nord du Périphérique n'a engendré que 32 millions de recettes en 2011 (48 000 passages payants par jour pour un prix moyen de 1,80 euros) et que sa fréquentation a diminué les 9 premiers mois 2012 par rapport à 2011.

Le TOP serait en effet beaucoup moins attractif que ne l'est le tronçon nord du Périphérique, Ce dernier se situe en effet sur un axe dépourvu de transports en commun et de voirie routière, et il permet de franchir sans encombre le Rhône, le plateau de Caluire et la Saône.

Sur l'incidence du niveau de péage sur le trafic, nous avons posé le 12 décembre trois questions au maître d'ouvrage, qui étaient ce matin restées sans réponse.

3. Le Département et le Grand Lyon ont un endettement cumulé au 31 décembre 2011 de 1,9 milliard. Une dépense supplémentaire de 2,5 milliard, en euros d'aujourd'hui, conduirait à faire passer l'endettement de 1,9 milliard à 4,4 milliards. Et conduirait à alourdir la dette publique de notre pays.

III - Conséquences financières

Le scénario du maître d'ouvrage, plus les perspectives ouvertes par le Sytral, conduiraient à dépenser un total de 4 milliards d'ici 2025 (en euros constants de 2012) : 2,5 milliards pour le TOP plus environ 1,5 milliard pour les transports en commun.

Le scénario de Déplacements Citoyens, favorable à l'abandon du projet TOP et à l'accélération du renforcement des transports en commun, là où ils ont leur domaine de pertinence, serait beaucoup moins onéreux. Avec une enveloppe de l'ordre de 2 milliards, à prendre en charge principalement par le Sytral, on pourrait, avec la moitié de ce que propose le maître d'ouvrage, faire oeuvre beaucoup plus utile pour notre agglomération

Mais cela supposerait aussi que le Grand Lyon et le Département renforcent de façon significative leur contribution au Sytral, alors que depuis 10 ans (voir question 63 posée le 12 décembre au maître d'ouvrage, et ce matin sans réponse), ils ont pris beaucoup de retard.

Ils se sont en effet limités à augmenter leur contribution du niveau de l'inflation, sans accompagner le développement important de notre réseau dont la fréquentation a augmenté depuis 2001 de plus de 50 %.

Annexe : Carte avec les alternatives Transports en commun, déjà présentée à l'atelier du 5 décembre

Lignes fortes de transports en commun urbains, et lignes de transports ferroviaires périurbains et interurbains.

