

Contribution au débat public sur le TOP rebaptisé « anneau des sciences » par le maître d'ouvrage.

Quelques réflexions ou enseignements que m'inspire le débat public sur le TOP.

Tout d'abord, ce débat nous laissera un goût amer d'une occasion manquée par la collectivité de changer son modèle d'aménagement et de développement des territoires du Grand-Lyon.

Mais ce débat aura été révélateur, comme souvent des enjeux et intérêts économiques pour certains acteurs de la société civile, des incohérences des responsables politiques, économiques qui défendent ce genre de projet et de l'incapacité des parties en présence à surmonter leurs divergences de vues pour poser les bases d'une plateforme de réflexions pour approfondir le sujet.

On peut s'étonner d'avoir constaté une représentation importante des acteurs économiques à l'occasion de certaines réunions seulement, et leur absence le reste du temps. Ils sont venus apporter leur soutien à ce projet du TOP en affirmant qu'il contribuerait au désenclavement de leur territoire et leur permettrait de développer leurs activités... Ils font évidemment abstraction des communications des principaux experts en matière d'infrastructures (qu'ils ne sont pas venus écouter), lesquels nous ont démontré qu'une infrastructure qui permet d'augmenter la vitesse de déplacement contribuait plus à l'étalement urbain et à la désertification et dépendance économique de territoires périphériques par rapport au centre économique d'une grande agglomération. Est-ce parce que les transports routiers n'engagent pas à un versement transport ?

Si le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) document opposable à tout projet d'aménagement (infrastructure, équipements, logements...) en fixant les grandes orientations d'aménagement des territoires qui constituent l'agglomération lyonnaise propose la mise en place d'une organisation urbaine multipolaire fondée sur une douzaine de bassins de vie et une vingtaine de polarités urbaines en privilégiant le développement multipolaire centré sur l'accessibilité par les transports en commun des territoires qui la composent, la densification autour de ces axes de T... ce document d'orientation est suffisamment général et « flou » pour être sujet aux interprétations locales. Il nous a d'ailleurs été donné d'entendre la Maire de Tassin dire : qu'il ne voulait pas de densification autour des voies de transport ferroviaire, alors qu'il a comme Vice-président au Grand-Lyon voté l'adoption du SCOT (séance du 18 mars au point du jour).

Nous avons entendu le Maire de Saint-Pierre de Chandieu (Ex président de PARFER, association des élus des communes de l'Est lyonnais opposés au tracé du CFAL Sud (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise)), grand défenseur de l'environnement de ses administrés et pourfendeur des poids lourds sur la rocade Est, défendre tout le bien qu'il pensait du TOP, mais aussi de COL (Contournement Ouest de

Lyon), les autoroutes A45 (entre Saint-Etienne et Lyon), A48 à l'Est du plateau de Crémieu, l'A75 entre Grenoble et Gap...

Autrement dit, pour ce fervent pratiquant du Paris - Dakar en 4x4, la protection de l'environnement serait bon pour sa commune et les autoroutes (et la pollution qui va avec) pour les autres.

Nous avons également entendu le Président du Sytral dire qu'il fallait que les élus défendent ce projet du TOP sinon, il ne donnait pas cher de leur mandat aux prochaines échéances électorales.

Y aurait-il un temps et un discours pour la réflexion d'aménagement, puis un temps et un discours pour la défense des mandats électoraux ?

Dans ce même débat nous avons eu droit à une tentative d'évangélisation par le Grand-Lyon des populations des territoires concernés en répandant un certain nombre de croyances « erronées » ou contradictoires.

Selon le MO « Maître d'Ouvrage » le TOP n'améliorerait que faiblement le temps de parcours des automobilistes, sans accroître leur nombre. Ce qui est contredit par les acteurs économiques qui sont venus nous affirmer qu'ils gagneraient beaucoup de temps avec le TOP et que celui-ci leur permettrait d'augmenter substantiellement leurs échanges, et par les experts en infrastructure de transports qui constatent dans leurs travaux de recherche que toute infrastructure routière nouvelle génère un trafic induit. Où est l'erreur ???

De même, les défenseurs du TOP ont réfuté l'évolution du coût de l'énergie à la pompe, en prétextant que des pays ont fait des découvertes de grandes nappes de gaz de schiste ou d'exploitation du méthane des fonds marins. Autrement dit, continuons à rouler tranquille, l'innovation et les nouvelles découvertes nous permettrons de polluer encore et encore.

C'est faire abstraction :

- Des questions des limites des stocks de matières premières que nous avons brûlés en un siècle et demi alors qu'ils ont mis des millénaires à se constituer,
- De la croissance de la demande solvable en énergie,
- De l'impact de la pollution générée par la combustion de ces carburants,
- De l'impact de ces infrastructures sur l'environnement.

Le MO prétend encore que l'ouvrage du TOP est principalement en tunnel, en oubliant de dire ce qu'est venu démontrer l'expert du CETU, à l'appui de ses travaux de recherche et du retour d'expérience, que les tunnels n'améliorent pas la qualité de l'air, mais que la pollution est tout simplement rejetée aux extrémités et autour des cheminées d'extraction. Que deviendrait la qualité de l'air aux hôpitaux Sud dont une sortie de tunnels du TOP serait à environ 300m ?

Le MO compte sur l'innovation et l'amélioration des technologies pour faire décroître la pollution. D'ailleurs, c'est le MO qui a défini les hypothèses de calculs pour l'étude de simulation de l'évolution de la qualité de l'air commandée à l'agence de surveillance de l'Air Air Rhône-Alpes.

Parmi ces hypothèses, le MO a considéré que le trafic était et resterait constant, sans prendre en considération de trafic induit. Il a également considéré que les avancées

technologiques participeraient à la réduction de la consommation, et donc de la pollution. Or, nous constatons que jusqu'à présent, toutes les gains technologiques ont permis d'améliorer la sécurité des véhicules et ont contribué à l'alourdissement des véhicules et donc à un maintien de la consommation et de la pollution. Par ailleurs, il faut noter que même si les normes européennes fixent (en le réduisant) le niveau de pollution des nouveaux véhicules mis sur le marché, la demande ne cesse et ne cessera d'augmenter si rien n'est fait pour offrir aux usagers potentiels des moyens de transports collectifs fiables et appropriés. C'était l'objet de la proposition des associations de défense de l'environnement et des transports publics qui ont proposé une alternative tout TC au projet du TOP.

Dernier sujet qui a été édulcoré par le MO, La qualité de l'air un enjeu majeur de santé publique et la condamnation probable de la France par la Communauté Européenne pour dépassement des quotas de pollution.

Lyon fait partie des 10 villes les plus polluées de France et qui ont dépassées les quotas admis. Cela coûte déjà à la société française l'équivalent de 40.000 morts prématurées par an. Le coût sanitaire lié à la qualité de l'air est estimé entre 20 et 30 milliards d'euros (Mds €) par an pour la France métropolitaine. (Source : Rapport du CGEDD Santé et Qualité de l'air extérieur).

En raison du non - respect du seuil réglementaire concernant les particules fines (PM10), la France pourrait être condamnée en 2012 à une amende de l'ordre de 11 millions d'Euros assortie d'astreintes journalières estimées à 240 000 Euros par jour.

Une procédure similaire doit être lancée très prochainement pour les dépassements récurrents du seuil réglementaire associé au dioxyde d'azote.

En conclusion, je ferai appel à deux expériences que j'ai vécues :

La première en 2005. J'ai eu le plaisir et l'avantage de participer au débat public (dit VRAL) sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.

Ce projet que l'Etat défendait avec tous les acteurs économiques, au nom du désenclavement de leurs territoires et de l'augmentation des échanges, portait sur l'élargissement à 2 fois 5 voies de l'autoroute A7 depuis Lyon jusqu'à Orange, puis du prolongement en 2 fois 3 voies jusqu'à Perpignan.

Ce projet ne s'est heureusement pas réalisé. Des mesures d'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic ont été mises en place, ainsi que des mesures de facilitation du covoiturage, d'auto partage, d'information des usagers...

Et la thrombose prédite ne s'est pas produite.

Le second projet plus récent auquel j'ai pris part concerne le grand stade de l'OL à Décines. Si ce projet n'a pas de rapport direct avec le TOP, je veux le citer car il est symptomatique de la démarche du MO qui en l'occurrence a pris une grande part dans le lieu d'implantation et pour le financement des accès à cet équipement.

Lors du débat et des concertations qui ont eu lieu à propos du grand stade, le Grand-Lyon a toujours dit, l'emplacement et la décision du financement des accès n'est pas discutable (Gérard Claisse Vice-président du Grand-Lyon lors de la réunion d'information au Conseil de développement du Grand-Lyon en octobre 2009).

Par la suite, il a fallu que le Grand-Lyon organise 3 enquêtes publiques pour la révision du PLU sur la commune de Décines. Les résultats des deux premières ne lui étant pas favorables.

Par ailleurs, nous avons démontré que le MO avait menti en affirmant que 68% des spectateurs viendraient au grand stade par les TC et modes doux, alors que l'étude du CETE confirme le contraire page 8 de son étude d'avril 2008.

II. Parmi les 60 000 spectateurs, 46 300 viendront en voiture, 9 000 en transports en commun urbains, 1 700 en modes doux et les 3 000 supporters de l'équipe adverse essentiellement en autocars

Voilà les pratiques du MO que la réunion du 18 mars sur la présentation de l'étude complémentaire sur l'alternative TC par TTK a aussi démontrées.

Le MO n'accepte pas la contradiction, n'est pas à l'écoute des demandes des populations riveraines de ces projets d'infrastructures et usagers des TC.

C'est pourquoi, je souhaiterais que soit respectées la constitution et la charte sur l'environnement, qui affirme notamment le droit à chacun de vivre dans un environnement sain et le devoir de protéger ce patrimoine naturel et culturel à la fois commun et diversifié.

Il est du devoir du MO de faire la preuve qu'il n'y a pas d'alternative plus favorable répondant aux besoins ou à la question posée. Or le MO n'a pas apporté la preuve ni fait le bilan que la solution tout TC ne répond pas à la problématique des déplacements et d'accessibilité par et à l'ouest lyonnais.

Je terminerai en disant que si les techniques chirurgicales ne permettent pas de changer le processeur central d'un individu, ce dernier peut faire l'effort de changer de version de logiciel, ne serait-ce que pour tenir compte des changements de contextes, des évolutions technologiques et des changements de modes de vie.

Enfin, je tiens à remercier la commission particulière du débat public pour l'organisation et la tenue de ce débat, dont nous ne pouvons que souhaiter qu'il débouche vers une véritable ouverture aux modes alternatifs à la route.

Joël DUBOS

Coprésident de DARLY