

Enseignements du forum, 31/12/12



ENSEIGNEMENTS DU FORUM DE DISCUSSION

10/12/12 - 31/12/12

138 avis, 69 commentaires

Le 31 décembre, le site compte 138 avis et 69 commentaires. Ces enseignements portent sur les 68 nouveaux avis et 38 nouveaux commentaires publiés entre le 9 décembre et le 31 décembre 2012. Les thèmes les plus discutés concernent la mobilité et les modes de vie (circulation automobile, développement économique et urbanisme, déplacements en transport en commun), l'aménagement des territoires (entrée sud ouest de Lyon et quartiers liés à la requalification de l'A6-A7), et les autres solutions » (alternatives en transports en commun).

Aménagement des territoires

La question de l'impact du TOP sur l'aménagement de l'entrée nord ouest de Lyon a engendré de nouveaux commentaires des internautes. Un élu du 9^e arrondissement met en avant les améliorations qu'a apportées le périphérique nord en termes de trafic et d'activité économique dans son quartier, et appelle au bouclage du périphérique à l'ouest (A88, voir aussi A81). Toutefois, un commentaire à cet avis remet en cause la portée de l'argument routier pour expliquer ces progrès, en rappelant que le métro y a également contribué, et qu'il n'est pas avéré que le périphérique nord ait vraiment délesté le 9^e de la circulation de transit.

Quelques participants reviennent sur la question du tracé à privilégier au sud de Lyon, pour défendre sa version longue (A115, A97, A136). Les conséquences du projet sur les agglomérations du sud ouest lyonnais demeurent un sujet de préoccupation. Un internaute craint ainsi que les quartiers de Beaunant et de La Saulaie soient « défigurés » et rendus « invivables » en raison des nuisances sonores, atmosphériques et de circulation routière accrues (A119). A cela s'ajoute la question des impacts attendus sur le site des hôpitaux sud, qui inquiète toujours les internautes : « quand on ose dire lors d'une réunion que les fumées ne sont pas gérables ... on DOIT abandonner le projet au plus vite ! Faute de quoi les maladies qui vont en découler ne seront peut-être pas gérables non plus » (A114, voir aussi A119 et A91). Un internaute met également en garde contre le danger que représente la proximité de sites Sévésos : « il paraît impensable et insensé d'envisager une telle accumulation de dangers objectifs sur un même projet » (A119).

Enfin, la requalification de l'axe A6/A7 reste un des arguments souvent avancés par les défenseurs du projet (A87, A108, A123) dont certains appellent à réaliser le boulevard urbain en priorité et dans des délais plus courts que prévus.

Coût et financement

La rentabilité du projet soulève l'inquiétude de plusieurs internautes (A115, A94, A107, A137, A134) : « Ce beau "tunnel à particule" [n'est] pas finançable à moins de continuer la fuite en avant budgétaire » (A115). L'un d'eux craint notamment une dérive des coûts au

regard des difficultés techniques envisagées dans le rapport du Grand Lyon « Caractéristiques générales de l'infrastructure », qui fait état de la « grande complexité » de la réalisation (A94). Un autre internaute revient sur les coûts comparés des transports en commun et des voiries routières, en rappelant que ne sont pas prises en compte les externalités négatives (santé, pollution...) de ces dernières, qui sont autant de « coûts cachés » à la charge de la collectivité (A107). Par ailleurs, un participant s'étonne que le coût du projet avancé par le Grand Lyon ne comprenne pas le développement des TC qui y est associé : « les "marchands de TOP" (...) préemptent deux mandats d'investissement du SYTRAL au profit du TOP en prétendant qu'ils développent un projet multimodal ; il s'agit ni plus ni moins de la captation (...) d'investissements prévus au SCOT » (A137). Concernant les modalités de financement, un participant dénonce la partialité de la présentation du Grand Lyon, estimant que « le PPP, c'est les bénéfices pour le privé et les déficits pour le public ». Et que la seule différence réside en définitive dans « la visibilité de l'endettement » (A134). Enfin, cet internaute estime qu'il serait « contre nature de faire payer l'utilisateur pour éviter le centre ville et de laisser gratuite la traversée de l'agglomération ». Pour lui, au contraire, un péage urbain serait une « condition absolument nécessaire pour être sûr de réduire la circulation dans le centre » (A134).

Impacts environnementaux

Une participante prend la parole pour fustiger un projet « pensé il y a trente ans » et qui ne permettra pas au Grand Lyon de respecter l'objectif de réduction de 20% des GES avant 2020. Elle appelle à mettre au contraire l'accent sur le développement des TC qui, à coûts financier et environnemental moindres, peuvent transporter davantage de passagers (A102). Un autre internaute fait part de son scepticisme quant aux ambitions environnementales du projet (A134, voir aussi A91) : « on nous présente un projet "écologique" parce que presque entièrement enterré. Mais sur le tronçon est du périphérique (L. Bonneval) le trafic va augmenter et je ne vois nulle part de projet de couverture pour protéger les riverains ».

Mobilité et modes de vie

Le contournement autoroutier de Lyon suscite l'intervention d'un internaute qui, comme plusieurs avant lui, doute de sa réalisation. Pour lui, la variante à l'est proposée à titre personnel par le préfet de Région « jette le trouble », et s'avère une « illusion », dans la mesure où « cette solution représenterait pour l'utilisateur un allongement de parcours de 35km [et qu'il] faudrait payer en marquant au moins deux arrêts au péage. » Il ajoute que, compte tenu des finances publiques, « le plus vraisemblable est aujourd'hui que l'État ne fera rien ... au moins dans les 20 ans qui viennent » (A134). Un participant se montre également sceptique, jugeant que le COL n'offrira qu'un « repos passager pour une déformation du paysage quasiment définitive » (A109).

La question du report modal dans l'agglomération continue de mobiliser les internautes, qui sont plusieurs à revendiquer davantage d'aménagement pour les cyclistes (A120, A133, A129, A127), sans prendre parti pour ou contre le projet Anneau des sciences. Ils se prononcent notamment pour « le maintien et le prolongement de la piste cyclable existante sur le boulevard du Valvert à Tassin » (A133) et pour l'amélioration des conditions de traversée du pont de la Mulatière (A129). Un internaute fait part de l'intérêt que pourrait représenter ce projet multimodal pour son entreprise, et notamment la prolongation du métro en proche périphérie (A95). Les ambitions multimodales du projet laissent néanmoins quelques internautes dubitatifs (A134, A103, A98). L'un d'eux doute de l'attractivité d'un bus « express » sur l'Anneau, qui risque d'être « englué » dans la circulation (A134, voir aussi A103). Une participante se demande quant à elle l'utilité de faire circuler des bus dans une infrastructure enterrée, alors qu'il s'agit d'un moyen de transport de proximité censé desservir les quartiers (A98).

Le développement économique et urbain s'avère un sujet polémique. Plusieurs représentants d'entreprises ou de pôles d'activité font part des avantages du projet Anneau des sciences (A110, A122, A135), dont ils attendent notamment un désenclavement de l'ouest lyonnais et de nouvelles opportunités de croissance. L'un d'eux rappelle que les PME/PMI sont particulièrement concernées, « puisque la majorité de leurs échanges (relations fournisseurs, recrutement, déplacement des salariés) s'effectuent dans un périmètre de 25 km autour de leur siège social » (A110). Le projet serait également bénéfique au développement du pôle économique ouest du Grand Lyon, Techlid, en améliorant son accessibilité (A135). Toutefois, un internaute entend nuancer les arguments avancés par les acteurs économiques en faveur du projet. Il se dit « frappé par le caractère univoque et quasi répétitifs des messages provenant des milieux économiques », pour qui « hors d'investissements routiers lourds, pas de salut ! » Enfin, un participant met en doute la pertinence d'un des objectifs proposés par le Grand Lyon, à savoir « développer et rendre accessible l'ouest lyonnais » : pour lui, l'ouest lyonnais, contraint par sa topographie, sera toujours moins bien desservi que l'est, et « la sagesse consisterait donc à freiner l'urbanisation de ces secteurs mal desservis et qui le resteront. » Or, « le SCOT prévoit 20 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, soit une progression de 10% (...) C'est d'abord cette stratégie urbaine qu'il faudrait corriger » (A134).

Le thème de l'évolution de la mobilité suscite quelques nouvelles interventions sur le forum. Un internaute, faisant référence à la baisse de 30% des véhicules à l'horizon 2030 prévue par l'ADEME (notamment en raison de la hausse du prix de l'énergie), estime le projet « dépassé » (A101, voir aussi A115). Un autre s'étonne de la non prise en compte de la progression du covoiturage dans les études prospectives utilisées par le Grand Lyon, et déplore l'absence de politiques visant à en accélérer le développement (A113).

Solutions alternatives ou complémentaires

L'étude des solutions alternatives par transports en commun se confirme comme un enjeu important du débat. Plusieurs internautes mettent en doute la capacité du projet Anneau des sciences à remplir ses objectifs, et considèrent que le développement des transports en commun et modes doux serait plus efficace pour réduire la circulation, mais aussi plus avantageux écologiquement, socialement et économiquement (A91, A111, A117, A118). Ainsi, un internaute estime qu'« investir dans le logement, les transports urbains et les activités productrices est plus urgent que le bouclage du périphérique » (A117, voir aussi A118). Il déplore que de nombreux projets prévus au PDU de 1997 (lignes fortes A2, A4, A7, A8) n'aient pas été réalisés, faute de moyens, et qu'un système de TCSP sur le périphérique Laurent Bonneval n'ait pas été tenté. De surcroît, à l'inverse des transports en commun et des modes doux, l'Anneau des sciences aurait pour conséquence de favoriser l'exclusion des populations économiquement fragiles, ne disposant pas de véhicule ou des moyens suffisants pour payer les péages. Il suggère la mise en place d'un péage urbain associé à une carte multimodale, là où l'Anneau des sciences propose de « payer pour contourner au lieu de payer pour pénétrer ». Il appelle enfin à appliquer le PMUD (Plan de Mobilité Urbaine Durable).

Certaines interventions proposent de manière concrète des scénarios alternatifs en transports en commun et modes doux (A99, A100, A109, A86). Un internaute envisage par exemple la mise en place d'un nouveau moyen de transport, le « Schweeb », système de « vélo suspendu à des rails » (A109, voir aussi A126) : son infrastructure, moins coûteuse que celle d'un tram ou d'un métro, aurait également l'avantage d'avoir un faible impact sonore et une faible emprise au sol. Un autre participant suggère, au lieu de « répondre par la voiture à un problème découlant de trop de voitures », de réaliser trois liaisons par métro raccordant l'ouest au centre de Lyon, tout en développant le transport fluvial et en aménageant certaines voiries (A86). Cela serait, selon lui, plus pertinent que la solution Anneau des sciences,

coûteuse et risquant d'aggraver la fracture sociale en créant de nouvelles inégalités dans l'agglomération.

Enfin, plusieurs internautes du sud ouest lyonnais défendent le scénario long, dit Rocade, écarté par le maître d'ouvrage (A131, A97, A119). L'un d'eux propose un examen détaillé des avantages comparés du tracé long par rapport au tracé court (A119), exposant la supériorité du premier par rapport à plusieurs critères (coût, exposition aux risques technologiques, soulagement des quartiers, mise en relation des sites de développement et des bassins de vie, qualité et cadre de vie, désenclavement de l'ouest lyonnais). Il propose en outre une variante moins coûteuse de ce tracé, qui intégrerait la création d'un pont multimodal traversant le Rhône directement dans le prolongement de l'A45.

Le débat public

Le débat, dans ses principes et son organisation, fait l'objet de quelques interventions d'internautes. Un participant se dit « surpris de lire, dans le Journal des entrepreneurs (décembre 2012), les propos du président du Grand Lyon affirmant que "l'Anneau des sciences se fera quelles que soient les oppositions" ! Curieuse conception de la démocratie ! » (A134). Il s'étonne également de l'intervention du président du conseil général dans ce dossier « au moment où il nous annonce qu'il va transférer au Grand Lyon toutes les compétences du département ». Une internaute interpelle la CPDP au sujet de la neutralité du débat, en lui demandant de « ne pas mettre que des avis pour le TOP » dans la catégorie « Aménagement des territoires » du forum (A60). La CPDP a réagi, expliquant que l'ordre d'apparition des messages dans le forum ne relève pas de la tonalité des messages mais des thèmes qu'ils abordent et de leur date de publication. Elle rappelle en outre que la commission n'a pas vocation à comptabiliser les avis favorables ou défavorables au projet et qu'elle s'attache à rendre compte, dans ses enseignements, de la diversité des opinions qui sont exprimées dans le cadre du débat. Un autre internaute, estimant que le débat n'accorde pas une place suffisante aux alternatives en transport en commun, demande la réalisation d'une expertise complémentaire à ce sujet (A61). La CPDP l'informe qu'elle a déjà reçu plusieurs demandes en ce sens, qui seront prochainement examinées et qu'elle a rendues publiques sur le site du débat. Enfin, un participant regrette que les populations les moins favorisées soient peu représentées dans le débat, alors qu'elles sont particulièrement concernées par les décisions qui seront prises et que leurs besoins peuvent différer sensiblement de ceux des acteurs économiques ou des citoyens plus aisés (A117, voir aussi A118).