

Enseignements du forum de discussion, 10/11-25/11/2012



ENSEIGNEMENTS DU FORUM DE DISCUSSION 10/11-25/11/2012 16 avis, 13 commentaires

Les premiers avis et commentaires du débat portent principalement sur l'aménagement des territoires (sud ouest essentiellement), la mobilité et les modes de vie (notamment le développement économique et l'urbanisme) ainsi que les coûts et financement du projet.

Aménagement des territoires¹

Plusieurs internautes manifestent des inquiétudes au sujet de la ville d'Oullins. Pour l'un d'entre eux, le projet est une « hérésie » amenant nuisances et pollution dans cette commune sans aucune amélioration du trafic, le boulevard Laurent Bonnevey étant déjà saturé (A8²). Une autre intervenante s'inquiète de la construction d'un viaduc sur la commune dans le cadre du tracé court (A6).

La situation dans l'est lyonnais inquiète et impatient un participant, qui exhorte les élus à agir au plus vite pour soulager les habitants de l'est, territoire « saturé d'infrastructures » (A1).

Coût et financement

Des citoyens se montrent dubitatifs quant au lourd investissement que nécessite le projet, alors qu'il ne paraît pas en mesure de résoudre les problèmes de circulation de l'agglomération (A15, A9). L'un d'eux fait valoir que la somme allouée au projet, qualifié de « rétro et périmé » (A7), pourrait être consacrée à améliorer l'offre de transports en commun dans l'agglomération, aujourd'hui insuffisante. Un internaute se demande comment l'on peut « encore nous proposer un projet aussi coûteux pour ne réaliser qu'un simple saut de puce ? » (A9), un autre estime quant à lui que des options bien moins coûteuses pourraient être envisagées (A2).

Mobilité et modes de vie

Des internautes doutent de la capacité de l'infrastructure nouvelle, quel que soit le tracé retenu, à résoudre les difficultés de circulation dans l'agglomération. L'un d'eux estime par exemple que « le goulot que représente le tunnel sous Fourvière pour l'A7 disparaîtra au profit d'un goulot de 13 km de long » et qu'une « 2x2 voies » se révélera vite insuffisante pour absorber un trafic en perpétuelle augmentation (A9). Un autre pronostique que « si ce projet se réalisait, la circulation serait "fluide" pendant 1 ou 2 ans puis, de nouveau, les bouchons apparaîtraient (voir la "rocade est", maintenant saturée) » (A15).

Certains participants se montrent au contraire favorables à la construction d'une nouvelle voirie. L'un d'eux se « réjouit que ce sujet ressorte enfin des abîmes ». En effet, selon lui, d'ici 30 ans « l'ouest lyonnais sera complètement obstrué si nous ne faisons rien ». Le projet permettra « d'alléger le trafic ou de mieux équilibrer l'est de l'agglomération lyonnaise. » (A11)

Le tracé court apparaît comme une solution préférable à la version « rocade » pour plusieurs internautes (A3 et ses commentaires, A12, A13). Un usager du réseau routier se rendant quotidiennement à Sainte-Foy-lès-Lyon pour travailler considère ainsi le bouclage « court » du périphérique comme une « nécessité absolue » pour mettre un terme au « cauchemar » que représente la traversée de l'agglomération (A3). Selon lui, le tracé long (rocade) n'apporterait pas de solution efficace car drainerait inévitablement le trafic de transit. Cette remarque suscite l'approbation d'un internaute qui rappelle que, pour que la nouvelle voirie bénéficie en premier lieu au trafic local, la réalisation du contournement autoroutier de Lyon est indispensable (commentaire A3).

Un internaute défend le tracé long, dit « rocade », qui sera, selon lui, « beaucoup plus efficace et économique » car « la répartition du trafic sur l'est lyonnais sera beaucoup plus étalée » et il ouvrira la possibilité de joindre l'A432 dans le futur (A16). Pour ce participant, l'Anneau des sciences, en revanche, « sera une catastrophe financière et écologique » et, à terme, avec l'arrivée de l'A45 à Pierre-Bénite, le boulevard Laurent Bonnevey sera « encore plus saturé ».

Le projet est aussi abordé sous l'angle de l'urbanisme. Un participant considère ainsi que le « véritable motif » de la réalisation de l'Anneau des sciences est le projet Confluence « avec l'impératif de supprimer la circulation sur la portion Perrache - La Mulatière afin de commercialiser des appartements à 6000 euros/m² » (A7). Un autre voit également dans le projet un moyen d'accélérer l'embourgeoisement de l'agglomération dans le cadre d'une concurrence entre métropoles européennes. Il estime que le TOP pose les mêmes problèmes écologiques et démocratiques que les autres projets autoroutiers. Selon lui, le TOP illustre, comme tous ces projets, « les processus d'accumulations capitalistes autour des enjeux urbains » (A4).

Solutions alternatives

Un internaute envisage un tracé routier alternatif, basé sur un passage en souterrain de la jonction A6-A7 entre Fourvière, Confluence et la rive droite sud du Rhône (A2), option contestée par un autre participant qui estime qu'« une autoroute, même en souterrain, n'a pas sa place au cœur d'une ville ». Selon lui, le sous-sol pourrait être avantageusement utilisé par une ligne de métro raccordant Bellecour et les Hôpitaux Sud (commentaire A2).

L'enterrement de l'A6/A7 est appelé par un autre participant, selon qui « le projet doit obligatoirement comporter une liaison A6/A7 souterraine qui supprime les pollutions (bruits et gaz) ». Par ailleurs, la nouvelle voie doit « disposer d'un péage au sud et un péage au nord » et il convient de ne pas réaliser le contournement autoroutier de Lyon afin de « ne pas perdre la manne de l'argent du péage », qui permettra de ne pas faire peser la majorité du financement sur le contribuable, mais aussi sur les usagers locaux, nationaux et internationaux (A14).

Certains citoyens proposent de ne pas réaliser d'infrastructure routière nouvelle et de se concentrer sur l'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération, avec la multiplication des parcs relais (A4, 7, 15, commentaires A3), et à faire preuve « d'imagination » pour rendre plus fluide le réseau routier (davantage de voies à sens unique, développement du covoiturage...) (commentaire de l'avis 7). L'un d'eux appelle ainsi à

« [développer] plutôt des solutions alternatives : tram-train, bus en site propre, des parkings extérieurs (...) et également des trains plus rapides entre St-Etienne, Lyon, Grenoble et Chambéry. Et si, pour dévier le transport des routiers A6/A7, on développait le ferroutage ? » (A15).

Une discussion s'ouvre avec des internautes ne partageant pas cette vision, arguant pour l'un d'entre eux que les transports en commun lyonnais ne sont pas performants et ne peuvent constituer une alternative fiable, notamment en raison des grèves fréquentes et de la difficulté d'effectuer rapidement des trajets complexes, hors centre-ville (commentaires A3).

Un autre participant propose d'améliorer la desserte de l'ouest par les transports en commun « en créant dans le TOP une voie réservée pour les bus dans chaque sens pour favoriser une meilleure diffusion des transports collectifs dans ce secteur contraint par la topographie » (A10).

1. La présentation des enseignements suit, dans l'ordre alphabétique, les catégories thématiques structurant le forum de discussion, avec en dernière rubrique celle dédiée au débat public lui-même.
2. Le terme A8 désigne l'avis n°8. Il en va de même pour les références suivantes.