

Enseignements de la réunion territoriale de Bron, 20 février 2013



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION TERRITORIALE DE BRON, IMPACTS DU PROJET SUR LA ROCADÉ EST ET LE BOULEVARD LAURENT BONNEVAY 20 février 2013

Environ 300 participants, dont 36 sur internet.

Plaintes relatives aux nuisances subies par l'Est, appels à l'équité territoriale

Plusieurs participants font état d'une situation ressentie comme étant insupportable aux abords des infrastructures routières de l'Est, boulevard Laurent Bonnevey, A43 et Rode Est notamment.

Ils réclament un engagement des collectivités, le Grand Lyon notamment, pour améliorer la situation par des aménagements de ces voies (couverture, requalification en boulevard urbain). À Bron, la jonction Laurent Bonnevey-A43 est perçue par les habitants comme par le Grand Lyon comme un point noir majeur.

À l'heure actuelle, le boulevard Laurent Bonnevey relève de la compétence du Conseil général du Rhône (A43 et Rode Est relevant de l'État). Néanmoins, d'après le Grand Lyon, la gestion du bd Laurent Bonnevey sera transférée à l'horizon 2015, à l'occasion de la fusion de la Communauté urbaine et du Département au sein d'une métropole d'intérêt européen. Celle-ci rassemblera en effet les compétences des deux entités sur le territoire du Grand Lyon. Après ce changement institutionnel, les compétences en matière de voirie et d'urbanisme seront pleinement intégrées et permettront la mise en œuvre de projets de requalification, assure le Grand Lyon.

Pour certains participants, il est injuste que 2,5 Mds € soient investis dans l'Anneau des Sciences, infrastructure majoritairement enterrée, qui ne bénéficiera selon eux qu'aux habitants du centre et de l'Ouest, au détriment de ceux de l'Est. En effet, certains estiment que les riverains de l'Est continueront à souffrir des nuisances dues aux infrastructures restant à l'air libre, voire à pâtir d'une situation aggravée (craintes de hausses de trafic, débouché de nouvelles infrastructures à l'Est, impact du Grand Stade). Ils appellent à davantage d'équité territoriale et à un rééquilibrage des investissements : un participant demande que l'on enfouisse l'A43 et le périphérique ; une participante appelle à ne pas réaliser l'Anneau des Sciences pour réaliser plusieurs « agrafes » sur Laurent Bonnevey, voire une couverture complète sur certains secteurs.

[1>Pour le Grand Lyon, il est hors de question d'opposer entre eux les territoires de l'agglomération. Le maître d'ouvrage rappelle que l'Est bénéficie d'au moins la moitié des investissements du Sytral dans les transports collectifs. Par ailleurs, des projets de requalification urbaine sont bien prévus, certains ayant d'ailleurs été réalisés avec succès (suppression de l'autopont Mermoz). Reste que des infrastructures comme Laurent Bonnevey sont héritées du passé, à une époque où l'automobile jouait un rôle déterminant. Réparer les effets de coupure qui résultent de cette période, par la création « d'agrafes » urbaines, est un travail considérable qui doit tenir compte à la fois des particularités géographiques de chaque lieu mais aussi des contraintes budgétaires. Si la qualité de vie des riverains mérite pour le grand Lyon d'être améliorée partout où cela est nécessaire, les investissements doivent être affectés en fonction de priorités. Or, pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences répond à des enjeux d'agglomération, qui doivent bénéficier à l'ensemble des Grands-Lyonnais. En outre, toujours d'après le maître d'ouvrage, le projet n'entraînerait pas de hausse de trafic à l'Est, à l'exception des premiers hectomètres du boulevard Laurent Bonnevey<1].

Pour certains, le rééquilibrage Est-Ouest est un enjeu d'aménagement du territoire ; il s'agit d'ailleurs d'un objectif inscrit dans le SCoT. Le Grand Lyon partage cette analyse, et déclare que l'Anneau des Sciences est justement indispensable pour permettre ce rééquilibrage à l'Ouest, dont le développement est aujourd'hui entravé par la mauvaise accessibilité en voiture et en transports en commun.

Un participant réclame la réalisation urgente de l'Anneau des Sciences, les « circuits courts » étant nécessaires selon lui à la compétitivité des entreprises. Le Grand Lyon précise que les gains de temps ne sont pas un objectif du projet, qui en revanche garantirait selon lui une plus grande régularité des trajets. Un autre participant estime que le développement des transports en commun peut représenter une alternative au projet, ce que conteste le Grand Lyon. Un autre enfin s'étonne du nom donné au projet, doutant qu'il bénéficie réellement aux échanges scientifiques : favorisant les échanges routières à l'heure des communications en ligne, le projet lui semble dépassé.

Appels à la réalisation du contournement de transit à l'Ouest, rejet des solutions par l'Est

Le Grand Lyon conditionne la réalisation du projet à une décision de l'État sur un grand contournement de transit. Pour plusieurs participants, cette position place un tel contournement au cœur du débat public sur l'Anneau des Sciences. [2>Certains rappellent l'expérience malheureuse des débats publics sur les contournements routier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise en 2001, considérant que l'hypothèse du contournement Est n'y est apparue que de manière détournée. <2]Plusieurs participants déplorent l'absence du préfet à la tribune, alors qu'il avait exprimé sa position au début du présent débat public (l'État est cependant représenté dans la salle).

Des participants s'interrogent sur le fait que le contournement Ouest de Lyon (COL) paraisse remis en cause au profit d'un contournement par l'Est, alors que le COL figure dans plusieurs documents à valeur juridique : Directive territoriale d'aménagement (DTA), SCoT, Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Ils appellent donc à la réalisation, jugée prioritaire, de ce contournement tel qu'il est prévu dans ces textes. Celui-ci répondrait à la condition fixée par le Grand Lyon et contribuerait à soulager des infrastructures telles que la Rocade Est. Certains évoquent des hypothèses de tracé différentes, considérant que le COL comme le CEL représentent des « demi-mesures » qui n'évitent pas l'agglomération. Ils réclament des contournements plus larges, avec un raccordement entre Vienne et Valence par exemple. Tous rejettent l'hypothèse évoquée par le préfet (prolongement de l'A432). Pour

eux, l'Est souffre de la concentration des infrastructures, qu'il ne saurait donc être question de développer davantage.

Pour l'État, une décision sur le contournement ne peut avoir lieu avant la fin des travaux de la commission « Mobilité XXI », chargée de hiérarchiser les projets du SNIT. Pour le représentant de l'État, si la résolution des problèmes liés au transit peut en effet impliquer la création d'un contournement autoroutier, elle peut également résider dans d'autres mesures (report modal sur le fer ou le fleuve, meilleure exploitation de l'existant). Pour le Grand Lyon, une réflexion devra également être conduite sur la tarification des infrastructures, autre moyen de dissuader le transit par le centre de l'agglomération.

La CPDP rappelle que si l'État retient la solution d'un grand contournement, il devra obligatoirement saisir la Commission nationale du débat public [3>si le coût du projet dépasse 300 M€, que celui-ci soit prévu dans l'Ouest ou dans l'Est. Si son coût est compris entre 150 et 300 M€, le projet devra être publié et la saisine de la CNDP sera possible de la part de l'une de ces entités : le maître d'ouvrage lui-même, 10 parlementaires, le conseil régional, le conseil général, le conseil municipal, l'intercommunalité, une association agréée.<3]

Des participants se déclarent méfiants à ce sujet : ils reprochent à l'État de réaliser l'A432 par tronçons qui, envisagés séparément, ne représenteraient pas des projets suffisamment importants pour donner lieu à un débat public, au sens des critères fixés par la loi. Pour le Grand Lyon cependant, une telle inquiétude est infondée dans la mesure où le coût du prolongement de l'A432 serait très supérieur au seuil de saisine de la CNDP (pour un participant, il faut en outre ajouter à ce montant le coût nécessaire pour rendre l'A432 gratuite). Concernant le COL, l'État avance un coût d'environ 3 Mds €.

Plusieurs participants estiment que le Grand Lyon ne s'engage pas clairement en faveur du contournement Ouest, au risque de ne jamais voir celui-ci se réaliser. Le maître d'ouvrage rappelle avoir voté en 2010 le SCoT, dans lequel le projet du COL est bien inscrit. Pour certains cependant, le vote d'une délibération est insuffisant : les élus du Grand Lyon devraient selon eux user davantage de leur influence auprès du ministre des transports et des services de l'État. Pour certains participants, une attitude d'attente vis-à-vis de l'État ne peut que reporter toute amélioration de la situation à une très lointaine échéance.

Gouvernance : appels à une réflexion globale impliquant les citoyens

La situation des infrastructures de l'Est met en exergue la multiplicité des acteurs institutionnels concernés (Grand Lyon, Conseil général, État...). Plusieurs participants déplorent que les débats ou concertations ne portent que sur des projets envisagés séparément, alors qu'une réflexion globale sur l'ensemble des infrastructures serait selon eux nécessaire. Pour certains, une telle réflexion doit porter bien au-delà de 2030. Ils réclament également une plus grande association des citoyens ou des associations à ces réflexions, jugeant que les concertations actuelles ne leur donnent la parole que sur des projets déjà décidés.

Le contournement ferroviaire évoqué

À l'occasion de la présente réunion, plusieurs participants ont tenu à réaffirmer leur opposition au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), tel qu'il est présenté par l'État. Interpellé à ce sujet, le Grand Lyon déclare maintenir la position exprimée dans sa délibération du 9 février 2009 :

- « refus de tout passage de trains de fret supplémentaires sur la ligne entre Grenay et Saint Fons » ;
- « demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant et que, par conséquent, les études et procédures des parties nord et sud soient poursuivies simultanément » ;
- « position selon laquelle il convient, pour la partie sud, de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée ».

[1]

Est de Lyon : un amnésie communautaire

par Jean Paul Masson Comité de Quartier de Cusset Villeurbanne le 02 mars 2013 à 11:33

Pour le Grand Lyon il est peut-être hors de question d'opposer entre eux, les territoires de l'agglomération. Possible, mais la réalité est tout autre, il y a bien une différence de traitement entre les quartiers, et l'Est de Lyon n'est pas vraiment considéré . Si le bouclage du ring autour de Lyon est une nécessité incontestable, le déficit en qualité de vie des riverains du boulevard Laurent Bonnevey, en particulier au niveau de Villeurbanne Cusset, est une réalité beaucoup plus pregnante sous trois aspects : bruit et pollution, circulation intensive en centre de quartier due aux accès et coupure de quartier et donc érosion ineluctable de la vie de quartier. Un projet de l'envergure de l'anneau des scineces aurait, et doit encore, prendre en compte l'ensemble du ring. Les habitants des quartiers concentrés , sur Villeurbanne, attendent du Grand Lyon d'autres objectifs que de la compassion et des exigences économiques que l'on ne considère, peut-être, pas autant pour d'autres réalisations. L'analyse faite ici n'apporte aucune solution et dont irrecevable

[2]

Correction apportée par la CPDP

par Modération le 04 mars 2013 à 11:10

Texte modifié par la CPDP le 04/03/13

[3]

Correction apportée par la CPDP

par Modération le 04 mars 2013 à 11:11

Modification du texte apportée par la CPDP le 04/03/13