



Association Générale d'Urbanisme et de Protection de l'Environnement

BP 01 69110 Sainte Foy-lès-Lyon

AGUPE

association agréée dans un cadre intercommunal

Sainte-Foy les Lyon, janvier 2013

Le débat public sur le projet de TOP, contribution de l'AGUPE Perplexité devant une présentation et des approches très discutables !

L'AGUPE, entendue en 2011 par la CPDP, s'est dite surtout attachée à un **débat public clair et équitable vis à vis de toutes les solutions**. Elle a suivi depuis novembre tout le déroulement du débat public : les réunions publiques, les études, des nombreux documents présentés par le MO, la consultation régulière du site internet du débat... Cette contribution est donc déposée auprès de la CPDP avec un certain recul. Il marque la perplexité d'une association qui n'est pas spécialisée dans les complexes questions des déplacements urbains, mais qui est engagée dans les mutations de l'agglomération et de sa commune.

Le débat public, comme son nom l'indique, s'adresse au grand public, aux citoyens. Il porte sur le projet le plus lourd porté actuellement par l'agglomération. **Il devrait donc être à nos yeux exposé avec une clarté exemplaire.** Tel ne nous paraît pas être le cas. D'où de très nombreuses interrogations...

1-Le titre de l'ouvrage "anneau des sciences" est-il bien approprié ?

Depuis 30 ans, le projet de Tronçon Ouest du Périphérique TOP ressort périodiquement. Au niveau de l'agglomération, l'acronyme TOP est parfaitement connu. Au moment où ce dossier revient en plein feu de l'actualité locale avec une démarche nouvelle de débat public, le maître d'œuvre MO ne parle plus de TOP, mais "d'anneau des sciences". Pourquoi ? Aucune raison évidente ne saute aux yeux, le projet ne dessert directement aucun centre scientifique. Comme si on voulait cacher le mot périphérique... (il emploie d'ailleurs préférentiellement le terme "ring") et brouiller le sujet...

La Commission Particulière de Débat Public CPDP a été obligée de préciser partout de quoi il s'agit pour que le citoyen puisse s'y retrouver : " Le projet de Tronçon Ouest de périphérique, rebaptisé anneau des sciences, fait l'objet d'un débat public". Le site internet ouvert est : debatpublic-anneau-top.org

Nous appellerons ce projet dans ses différentes variantes TOP !

2-Sa présentation : "Un projet multimodal au service d'une ambition urbaine" est-elle adéquate ?

Du lourd dossier d'infrastructure routière qui a pleinement justifié l'ouverture d'un débat public, on passe à un ensemble présenté comme multimodal, puis à un projet de territoire... Comment s'y retrouver ? Est-on bien dans le même débat public ?

21-Si on en reste à l'appellation "anneau des sciences", on retrouve bien dans le gros dossier du MO un projet autoroutier avec des échangeurs, analysé longuement dans diverses configurations. Est-il multimodal ? Il est indiqué qu'une ligne de bus pourrait emprunter cet ouvrage autoroutier en grande partie enterré. Pour autant, tout ouvrage routier, à plus forte raison autoroutier, portant une ligne plus ou moins importante de bus ou cars, est-il un ouvrage multimodal ? A l'évidence non ! Le citoyen se demande d'ailleurs ici pourquoi ne pas avoir intégré depuis longtemps des lignes TC aux nombreux ouvrages routiers de l'agglomération...

22-Le MO accole en fait à ce projet autoroutier TOP tous les projets de transports publics TC déjà annoncés par ailleurs au PDU, par la Région et au SCOT, dont certains réalisés ou en cours de réalisation. Ils ne relèvent pas du même MO, mais de la RÉGION, du SYTRAL. Par cet artifice de présentation, le projet deviendrait

multimodal... Cela revient à présenter comme multimodal un projet de voie rapide avec en annexe un projet de voie ferrée prévu par la SNCF dans le secteur. Est-ce bien légitime dans ce débat public ?

Même ainsi, le caractère multimodal est totalement déséquilibré : le MO annonce 2,6 Md € pour le routier et 1Md € pour la totalité TC. Ce déséquilibre est d'autant plus flagrant que l'Ouest est en 2012 le seul secteur de l'agglomération sans ligne TC forte, hors extrémité de la ligne D du métro. Une mise en avant multimodale demanderait un rééquilibrage autrement ambitieux.

23-Puis le MO aborde longuement un "projet de territoire", qui reprend pour l'essentiel des éléments généraux du SCOT. Le débat public devrait alors s'appeler : " Perspectives territoriales de l'Ouest lyonnais et de ses infrastructures de déplacements urbains". Tel n'est évidemment pas le cas, à supposer qu'un tel projet à réaliser sur 20 ans puisse être abordé en débat public...

Ainsi, l'appellation du projet et son articulation générale sèment confusion et trouble, même pour un citoyen averti et intéressé par ces évolutions. De quoi veut-on vraiment discuter ? Ces dérives sont-elles en adéquation avec les exigences d'un débat public ?

3-Un objectif peu analysé ?

Personne n'a remis en cause l'objectif essentiel : déclasser la jonction autoroutière A6/A7, et réaménager autrement cette traversée monstrueuse du cœur de la ville. C'est déjà un acquis fort... On met en avant l'évolution vers un boulevard urbain.

Pourtant, au-delà de l'aspect statutaire des voiries, la jonction Valvert-Perrache en ouvrages successifs viaducs, pont, trémies et tunnel se prête-t-elle à une évolution aisée en boulevard urbain ? Comment, sous quelles conditions ? Et si la diminution de trafic visée ne pouvait être obtenue qu'en occupant une voie dans chaque sens par des TC en site propre ? Cette approche préalable n'est pas faite. Elle contient pourtant peut-être une partie de la réponse au problème posé.

Une autre vision de cet objectif : il faut enlever 60 000 véhicules/jour à cette jonction autoroutière. C'est un objectif assez modeste à l'échelle de l'agglomération, par exemple la capacité d'une à deux lignes de tramway qui coûtent 10 à 20 M€/km (dossier du MO). Par quels moyens ? Celui mis en avant coûte 2,6 Md€, exorbitant en terme d'infrastructure de déplacements urbains. Ce ratio est-il optimum ? Est-il acceptable ?

4-Des approches parfois déconcertantes dans les analyses du MO

L'histoire de l'agglomération a fait qu'il manque effectivement environ un quart du périphérique, non réalisé pendant les années du "tout voiture". Depuis 15 ans, on essaie difficilement de rééquilibrer les déplacements urbains, en "concurrent" les lourdes voiries en place par des TC modernes.

Dans ce contexte, on a du recul pour analyser les effets de secteur de ce "chaînon manquant" par rapport aux larges portions de l'agglomération pourvues de 2 voire 3 "rings"... et d'apprécier les déséquilibres éventuels dans le fonctionnement de l'agglomération. Une telle approche cohérente n'est pas faite...

Dans le dossier du MO, que relève-t-on ?

41-A l'Ouest, embouteillages, saturation des centres de commune.

L'agglomération fonctionne-t-elle mieux ailleurs ? Pas de réponse... Pourtant, le schéma des bouchons en heure de pointe (dossier MO p.39) ne montre aucune amélioration nette là où il y a 2 voire 3 "rings".

42-A l'Ouest, des temps de parcours "voiture" fortement allongés en heure de pointe (dossier MO p.41)

Ce constat évident n'est-il pas valable partout ? Et que pourrait être une ville où ceci ne serait plus constaté ? Une ville avec un transfert massif vers les TC notamment en sites propres et les modes doux ?

43-A l'Ouest, en heure de pointe du soir, un temps de parcours en bus peu attractif par rapport à la voiture (dossier MO p.42). N'est-ce pas le cas aussi ailleurs, et inéluctable tant qu'on n'est pas dans un TC en site propre au moins dans les zones de bouchons ?

Est-on vraiment dans un schéma où tout est noir à l'Ouest, et fonctionnerait bien ailleurs grâce aux "rings" ?

De plus, le secteur Ouest fait l'objet d'études "multimodales" aux approches parfois déconcertantes...

44-"Dans les déplacements, le tout VP ou le tout TC ne peuvent constituer une réponse. Seule une solution mixte combinant la réalisation d'une infrastructure (on a oublié le mot routière !) à une ambitieuse politique TC est à même de résoudre les dysfonctionnements". (dossier MO, synthèse p.11)

Qui irait maintenant contre cette affirmation de bon sens ? On oublie juste de préciser ici que les territoires de l'Ouest n'ont pas du tout en 2012 de lignes fortes TC pour 240000 habitants. L'équilibre global de territoire dont on se targue devrait avant tout être apprécié par rapport à l'état des lieux. (idem point 22 sur les infrastructures).

La perplexité face à ces dossiers va plus loin :

45-Des projets TC futurs sont présentés comme liés au TOP :

- le métro n'irait pas aux Hôpitaux Sud si le TOP n'y passe pas !

- la ligne de bus C 20 ne devient pas une ligne forte si le TOP ne se fait pas !

Qu'en est-il dans les autres secteurs de l'agglomération où les infrastructures autoroutières ont précédé la mise en place des lignes fortes TC ? A-t-on recherché de telles liaisons ? Où ? Est-ce une complémentarité efficace ? Apparemment pas ! Cette analyse n'est pas vraiment faite. Sauf démonstration claire, le citoyen ressent ici une forme de chantage.

46-Rechercher à la fois fluidité de circulation et transferts modaux vers TC...

C'est ce qui semble être recherché dans l'analyse des modélisations de différents scénarios. Est-ce bien ainsi que l'on peut faire évoluer les déplacements urbains, et qu'on l'a fait en application du PDU depuis 1996 ? Ce serait étonnant que sans contraintes, on puisse atteindre des transferts modaux nets. Par exemple la ligne de tramway T2 avenue Berthelot était-elle compatible dans les simulations avec un trafic voiture fluide ?

Au total, dans un dossier évidemment complexe, les positions du MO n'apportent guère d'éclaircissements, mais au contraire perplexité et trouble.

5-Des aspects locaux laissent aussi perplexes.

Les considérations locales sont plus accessibles au citoyen. Sont-elles plus claires dans ce débat ? Pas vraiment.

51-TOP serait sur une grande partie de son tracé parallèle à la ligne de tram-train de Brignais récemment ouverte, et viendrait directement la concurrencer avec autant d'échangeurs futurs que de gares actuelles. Les échangeurs sont-ils branchés sur les gares ? Pas du tout ! Ainsi, les gares sont à quelques deux kilomètres de l'échangeur de Beaunant, le caractère multimodal est ici complètement absent.

N'est-on pas totalement à front renversé par rapport à tout ce qu'on cherche à faire dans l'agglomération depuis 20 ans ? Comment justifier ceci ?

52-Les échangeurs de Beaunant et d'Alai sont présentés comme des "portes Nature" de l'ouest lyonnais pour toute l'agglomération. Vraiment ? L'échangeur de Rochechardon sur le tronçon nord du périphérique est-il un point d'accès de l'agglomération au superbe vallon du même nom et aux Monts d'Or ? Que faut-il imaginer pour justifier ceci dans les pentes et vallons étroits de l'Ouest ?

Paradoxe, une telle présentation "sent tellement le marketing" que bien d'autres aspects du dossier en deviennent suspects !

53-Les flux d'entrée et de sortie des échangeurs qui vont concerner directement les voiries locales ne sont pas vraiment abordés. On comprend bien que le trafic des voiries parallèles au TOP soit annoncé allégé. Mais l'automobiliste d'une telle voie rapide en agglomération va y entrer et en sortir...Avec quels impacts ? Une part prépondérante des flux routiers de l'Ouest va au centre, et continuera d'y aller en radial. Par où ?

La question est aigüe pour tout le secteur Ouest entre le tunnel au nord et La Mulatière au sud.

Bien malin qui peut dire par exemple comment les trafics pénétrants vers le centre à travers Sainte Foy vont évoluer. Logiquement, on pourrait s'attendre à ce qu'ils augmentent.

54-Dans la réunion de Pierre Bénite, il a été affirmé que la réduction de voirie du RD 342 était conditionnée à la réalisation du TOP. Nous avons pourtant intégré que cette évolution devait se faire bien avant l'amorce des travaux du TOP pour requalifier l'Yzeron...Tous les projets de l'Ouest vont-ils être présentés comme dépendants de la réalisation du TOP ?

6- En conclusion

61-La présentation générale du projet, son articulation et beaucoup d'éléments d'analyse sèment confusion et trouble. Il y a vraiment suspicion de choix délibérés pour habiller un vieux dossier routier. Ces éléments pèsent lourdement sur ce débat public, et surtout le rendent quasi indéchiffrable pour le citoyen. Ceci ressort d'ailleurs semble-t-il dans l'enquête grand public demandée par la CPDP...

52-Ce qui est le plus grave : les données mises en avant ne sont pas lisibles par chacun par rapport aux évolutions très importantes vécues par l'agglomération au cours des 40 dernières années. Quels éclairages et données tire-t-on depuis le premier PDU du passage "du tout voiture" à la recherche d'autres équilibres qui ne sont pas encore vraiment atteints ?

Presque 20 ans après le premier PDU, le dossier présenté ne permet pas de faire sereinement des choix et d'y rallier clairement les citoyens.

La commission AGUPE suivant le débat public