



Commission Particulière du Débat Public
Monsieur Philippe Marzolf
203 rue Garibaldi
69003 Lyon

Lyon, 2 avril 2013

Monsieur le président ,

Nous souhaitons vous remercier de la bonne organisation des débats tout au long de ces quatre mois, d'avoir soutenu la demande de plusieurs associations et d'élus de réaliser une expertise indépendante, et enfin d'avoir permis à une large pluralité d'avis de s'exprimer sous diverses formes : en réunion publique, par le site internet, très bien alimenté ou par les contributions et cahiers d'acteurs.

Après la réunion de clôture du 21 mars, nous souhaitons vous faire part de plusieurs remarques.

D'une part, nous avons été surpris que le président du Grand Lyon ne tire pas d'enseignements des quatre mois de débat et ait eu un discours de conclusion quasi identique à celui de l'ouverture du débat, hormis ses critiques sans nuance de quelques propositions émises par l'expertise indépendante. Cela nous paraît peu respectueux de l'expression des centaines d'acteurs, associations, citoyens, élus, qui se sont mobilisés pour enrichir le débat.

Outre ce que nous avons dit tout au long du débat et lors du 21 mars, nous demandons à ce que les 4 objectifs du projet définis par le maître d'ouvrage¹ soient complétés par deux familles d'objectifs :

- réduire la pollution locale (NOx, particules) due aux transports à l'échelle de l'agglomération et réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération, conformément aux objectifs du Plan climat du Grand Lyon approuvé en 2012 et aux engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, confirmé par le président de la république²
- contribuer à développer l'équité sociale et territoriale dans l'accès à la mobilité durable et dans la réduction des nuisances dues aux infrastructures de transport, notamment entre les secteurs Est et Ouest de l'agglomération

Dans ce sens, le comité de suivi scientifique et environnemental qu'a proposé M. Claisse en fin de réunion de clôture, est intéressant, mais il ne peut se limiter à la biodiversité, qui n'est pas le seul enjeu environnemental de ce projet. La question de la pollution locale à l'échelle de l'agglomération comme celle des émissions des gaz à effet de serre doivent, bien évidemment, être traitées par ce comité de suivi.

D'autre part, l'expertise indépendante a soulevé de nombreuses questions et ouvert de nouvelles pistes qui doivent absolument être approfondies par le maître d'ouvrage (requalification immédiate de l'axe autoroutier A6/A7, nouveaux corridors de tram ou tram

¹ Supprimer l'A6/A7 et créer un bd urbain, soulager les quartiers de l'ouest et du centre du trafic automobile, relier les pôles économiques et universitaires, développer une politique de mobilité durable

² Discours de F. Hollande, en ouverture de la conférence environnementale du 14 septembre 2012 : « faire de la lutte contre le réchauffement climatique, la cause, le levier d'un nouveau modèle de croissance durable, écologique et solidaire »

train, liaison Saint-Paul Part-Dieu...), de même que l'approche sur la maîtrise de l'étalement urbain et la densification autour des axes de transports.

Par ailleurs, la proposition de M. Claisse de désigner un garant du débat public pour la suite de la démarche est tout à fait intéressant : nous demandons à ce que la CNDP désigne ce garant.

De plus, ce débat public de plusieurs mois aura montré que le projet du TOP est avant tout un choix politique. Ce sont ainsi deux visions qui sont en débat, deux visions qu'il ne faudrait pas réduire aux débats d'experts :

- l'une, qui reprend des solutions du passé – construire une autoroute-fusse-t-elle enterrée -, et favoriser l'usage de la voiture tout en développant les transports en commun : cela coûte près de 4 milliards d'euros, cela aggrave la pollution et les émissions de GES, cela aggrave les inégalités territoriales et sociales (péage, nuisances à l'est non réduites...) et cela résout mal les problèmes de mobilité des habitants de l'ouest lyonnais ;
- l'autre plus innovante, plus volontariste, plus en phase avec les enjeux du 21^{ème} siècle, fondée sur les transports urbains et ferroviaires, les modes doux, les nouveaux services de mobilité, l'urbanisation autour des axes de transports et qui en même temps, répond aux enjeux environnementaux, n'aggrave pas les inégalités est-ouest, en étant plus compatible avec les finances publiques contraintes.

Le débat politique ne peut se limiter à la séance du Grand Lyon de juillet 2013 où les élus délibéreront sur les suites à donner à la présente démarche. Le débat politique sur la ville (la métropole !) que l'on souhaite doit avoir lieu tout au long des mois et des années qui viennent avec l'ensemble des citoyens intéressés.

Enfin, ce débat montre la nécessité d'engager sans tarder la révision du plan de déplacements urbains approuvé en 2005. Rappelons que, selon la loi, les PDU doivent être évalués tous les 5 ans et si besoin, révisés. Un projet tel que l'Anneau des Sciences modifie substantiellement l'ensemble du plan de 2005 et justifie donc complètement sa révision.

Vous remerciant de votre écoute, nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos salutations les plus cordiales.



Bruno Bernard
Membre de la commission du TOP
(Grand Lyon)



Françoise Chevallier
Conseillère communautaire (Lyon)



Jean-Charles Kohlhaas
Conseiller régional



Béatrice Vessiller
Membre de la commission mixte du TOP
(Conseil Général)