

CAHIER D'ACTEUR n°13

TOP trop tôt ou trop tard ?

Groupe « Ensemble pour le Grand Lyon »

Le groupe « Ensemble pour le Grand Lyon » réunit 25 élus de 13 communes du Grand Lyon.

Il se veut ouvert à tous les élus de droite et du centre qui souhaitent faire une opposition constructive en étant force de propositions sur les dossiers majeurs dans le seul intérêt de l'avenir de l'agglomération lyonnaise et de ses habitants.

Contact :

François-Noël Buffet, président

Grand Lyon
20, rue du Lac

Tél. : 04 26 99 39 36

Fax : 04 26 99 39 37

Le TOP est un véritable enjeu pour l'aménagement de notre territoire dans les décennies à venir ainsi que pour les déplacements des générations futures à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise. Il est important de se soucier aujourd'hui de la façon dont cette artère s'articulera avec les autres voies de circulation mais aussi avec les modes de transport collectifs.

Compte tenu des enjeux environnementaux, économiques et sociaux de ce dossier et compte tenu des attentes de la loi du Grenelle de l'environnement, le débat qui a lieu sur ce dossier doit être traité dans un esprit de transparence et de responsabilité vis-à-vis de tous les habitants du Grand Lyon mais aussi vis-à-vis des générations à venir. La ou les solutions retenues devront être à la hauteur des ambitions de notre métropole en ce début du 21^e siècle. Elles devront montrer à l'échelle nationale notre capacité et notre maturité locale à écouter, à concerter, à étudier, à intégrer les dimensions environnementales et économiques dans nos futurs plans de transport.

Soyons un exemple à l'échelle nationale !



- Protéger du trafic de transit le centre de l'agglomération
- Organiser les flux de l'agglomération entre l'est et l'ouest
- Déclasser et requalifier l'autoroute A6/A7 à l'intérieur du périphérique
- Améliorer l'accessibilité des communes de l'Ouest et du Sud-Ouest lyonnais
- Créer une nouvelle traversée du Rhône, au sud
- Tenir compte de la réalisation éventuelle de la future A45

Les contradictions du débat

LA RÉALISATION DU COL COMME CONDITION

Le maître d'ouvrage a posé comme préalable, la réalisation du contournement ouest de Lyon (COL). Cela implique de reconnaître que le réseau de grande voirie de l'agglomération lyonnaise étant totalement imbriqué quel qu'en soit le gestionnaire (Etat, Département, Communauté urbaine), la moindre décision à prendre concernant la création d'un maillon manquant ne peut être valable sans avoir recueilli préalablement l'assentiment des autres. Or, l'Etat ne se positionne pas pour la réalisation du contournement ouest de Lyon mais a annoncé les études d'autres solutions.

Dans ces conditions, on peut s'interroger sur la recevabilité d'un tel débat. En effet quels que soient les résultats du débat public, la décision que pourront prendre les deux maîtres d'ouvrage à l'issue des 3 mois suivant la publication du rapport de la CPDP restera assujettie à l'attente d'une décision de l'Etat concernant le contournement de Lyon.

Il aurait été plus judicieux alors d'organiser un débat général sur l'organisation de la voirie dans le schéma général des transports de l'agglomération lyonnaise afin d'évoquer toutes les hypothèses possibles.

LE FINANCEMENT

Le caractère relativement irréaliste du financement nécessaire pour le projet apparaît de façon évidente. En gros,

le besoin est du même ordre que celui que verse annuellement le Grand Lyon pour le Sytral, et ce, indépendamment du mode opératoire qui sera retenu soit environ 140 à 150 M€ par an. Or ceci ne tient pas compte d'une éventualité de changement de statut pour la Communauté urbaine prenant les compétences du Département sur son territoire pour devenir une « Métropole » au sens de la loi du 16 décembre 2010 (Cf annonce des présidents du Grand Lyon et du Conseil Général du Rhône en décembre 2012). Dans le cas présent, cette annonce modifie de façon notable la maîtrise d'ouvrage d'un des deux partenaires qui disparaît, en reportant sur l'autre ses propres charges sans en connaître exactement les conséquences.

LA RÉALISATION DES VOIRIES BLOQUÉE

A l'époque de sa réalisation, la traversée de Lyon par A6-A7 était conditionnée par la réalisation d'un contournement à l'ouest, pour lequel un certain nombre d'acquisitions foncières avaient été faites préventivement. Le seul contournement gratuit qui existe aujourd'hui, est à l'Est via la rocade des villages (A46).

Parallèlement, le seul argument qui pousse le Président du Grand Lyon à défendre ce dossier de TOP est le déclasserement d'A6-A7 dans Lyon. Or celui-ci n'est envisageable que si la problématique du contournement est supposée résolue. Or, à l'heure actuelle, l'Etat n'a toujours pas pris de décision sur cette question.

Nous sommes donc bel et bien dans une situation bloquée que le débat public sur le TOP met parfaitement en lumière.

Divers aspects techniques

Les remarques qui suivent sont essentiellement tirées du dossier technique fourni par les maîtres d'ouvrages.

En préambule on peut noter que d'une manière générale, le dossier technique est relativement léger au moins sur deux plans :

- il n'offre aucune vision d'ensemble des conditions de circulation et au-delà du transport dans l'ouest lyonnais au moins sur un plan qualitatif ; il affirme plus qu'il ne démontre que le réseau viaire est correct mais souffre de la congestion engendrée par l'afflux des pendulaires venants de l'extérieur du territoire communautaire.
- en termes de données chiffrées, le dossier se contente de présenter les résultats du modèle de trafic que la Communauté urbaine gère pour esquisser un état des lieux et de probables évolutions avec la mise en service du TOP.

Il est intéressant de lire à la page 117 du dossier, qui fait une évaluation des deux projets (périphérique et rocade), que la différence qui apparaît dans cette évaluation est assez ténue.

En outre, la page 102 compare les deux scénarios et met en exergue le caractère peu notable de ses différences : nombre des véhicules/heure empruntant une ou plusieurs sections de l'infrastructure ou les trafics déduits des modèles en certains points. La principale différence provient de la longueur (environ 1,5 km), du raccorderement au boulevard urbain Sud (BUS) via Irigny et de l'échangeur avec l'A450. A cet égard, les propos du maire d'Irigny sur la vente par l'Etat de terrains acquis pour effectuer le raccorderement de l'A450 au BUS ne figurent pas dans le dossier.

Certaines phrases de la page 117 à propos de l'option rocade valent d'être citées :

« Le réseau routier est moins bien hiérarchisé. La fonction de contournement est plus affirmée que la fonction desserte. ». C'est tout le réseau ouest de la voirie communautaire qui est mal structuré et donc peu lisible. Comment dire que la fonction contournement est plus ou moins affirmée si on garde le péage sur le parcours commun aux deux options allant de la porte du Valvert jusqu'à celle des Hôpitaux alors qu'on sait que les rocades doivent demeurer gratuites ?

« le tracé rocade est moins attractif que le tracé Anneau des Sciences », affirmation sans autre commentaire et non justifiée.

« Le scénario « rocade » accentue le risque d'étalement urbain de l'agglomération vers l'Est. ». Ce dernier est bien amorcé et d'autre part, il est contradictoire ou incohérent de dire que les liaisons Ouest-Est sont peu nombreuses par rapport aux localisations des zones d'activités préférentiellement à l'Est, l'Ouest coûtant en matière de logement beaucoup plus que l'Est.

En revanche il y a bien une référence positive sur le caractère plus englobant du tracé « rocade », au sens de l'agglomération sur le sud-ouest.

En résumé, dans ce projet ainsi présenté, il apparaît clairement, d'une part que la seule finalité qui intéresse, la ville de Lyon et elle seule, est le déclassement de l'A6-A7, en offrant un itinéraire de délestage rapide dont le péage se justifie par le gain de temps qu'il offre par rapport à l'A46.

► Le silence absolu sur la définition du périphérique par rapport au centre qu'il enserme est symptomatique d'un débat biaisé et partisan. Le tracé court justifie le déclassement à lui seul de A6-A7 tout en restant dans un périmètre très resserré débordant peu des limites de la ville de Lyon. En revanche le tracé long élargit notablement, comme c'est déjà le cas avec Villeurbanne, le centre urbain vers un ensemble bien plus vaste. Il y a là un vrai débat politique que le changement de statut du Grand Lyon pourrait faire surgir à condition qu'il soit posé comme tel.

Un projet dépassé

D'une façon générale ce projet, au-delà de son caractère nettement peu réaliste au plan financier, apparaît comme dépassé. Il est le témoin d'une époque désormais révolue de la place accordée à l'automobile dans les déplacements. Il ne s'agit pas de faire le procès d'un mode de transport qui a fait ses preuves au plan de la rapidité et de la souplesse, il s'agit de prendre conscience que la place de l'automobile dans les grandes agglomérations est plus sur le chemin du déclin que sur celui de la progression, même si les flux pendulaires de voitures particulières ne diminuent pas. Pour autant, les trajets domicile-travail représentent moins de 30% du total des déplacements et ces derniers sont de plus en plus dispersés dans l'espace aggloméré les rendant ainsi beaucoup plus isotropes qu'auparavant.

De fait l'étalement urbain à Lyon comme ailleurs est bien plus lié à des implantations d'activités y compris tertiaires à l'extérieur du centre urbain dense (cette délimitation incluant la banlieue de première couronne), que le seul logement.

Cette réalité souvent ignorée pour des raisons idéologiques liées à une promotion sans réelle justification de la densité, résulte essentiellement de deux constats économiques :

- la densification a un coût qui augmente le foncier de façon purement mécanique. De ce fait, si comme depuis des siècles, la ville se reconstruit sur elle-même en l'espace d'une génération, elle est obligée de repousser ses frontières de façon à compenser l'effet mécanique de la densification par un élargissement de l'assiette de

sa surface constructible. Cette problématique rejoint d'ailleurs celle de la nécessaire création de plusieurs centres sur une même agglomération comme Lyon. À cet égard, la position d'îlot protégé de l'aéroport, par ailleurs doté de moyens de communications exceptionnels (autoroutes, TGV, tramway rapide) demeure une forme de gâchis quant aux investissements publics qui y ont été réalisés, si ce n'est à éviter toute concurrence avec le centre de la Part Dieu qui devient par ailleurs relativement inaccessible et surtout dangereux par effet de concentration de flux de voyageurs.

- en matière de logement, comme pour les activités économiques, il y a un effondrement des ventes de logements neufs sur le territoire de l'agglomération au motif que les primo-accédants doivent s'installer toujours plus loin s'ils veulent être en mesure d'acheter un bien qui correspond à leurs besoins (problème de solvabilité des ménages, du prix des logements au m² de l'ordre de 4000€ sur l'ensemble de l'agglomération, du caractère changeant des dispositifs de défiscalisation pour les investisseurs particuliers, et du caractère encore attractif de la maison individuelle.)

Aussi, par rapport aux problématiques de déplacements de l'ouest lyonnais, l'état des lieux à peine esquissé dans le dossier mériterait d'être complété. Cette remarque vaut autant pour la voirie que pour les transports en commun où l'analyse de l'existant est succinct. Cet état des lieux devrait être réalisé autant en termes quantitatifs, en dépassant les stricts résultats de la modélisation, qu'en termes qualitatifs (retards, évolutions des déplacements et des modes utilisés) l'enquête ménages déplacements permettant ce genre d'analyses.

Conclusion



Ainsi en matière de réseau, deux règles d'or sont à observer : le maillage qui implique une politique de réalisation de chaînons manquants pour compléter le réseau existant, et la nécessité de la hiérarchisation de façon à donner une bonne lisibilité aux usagers.

Dans le cas de l'ouest lyonnais aucune analyse sérieuse n'a été fournie dans le dossier. Or, il ne semble pas que la voirie soit suffisamment structurée pour donner aux deux principes énoncés ci-dessus leur pleine application. Tant que ce travail d'état des lieux n'aura pas été fait, il apparaît délicat d'avancer des pistes alternatives d'amélioration du réseau existant. En regardant les anciens schémas de voirie, on pourrait sans doute voir que peu de progrès ont été accomplis en la matière. Compte tenu des évolutions intervenues depuis lors, il serait donc souhaitable de redimensionner certaines voiries pour les

adapter à certains usages, avec des priorités bus à haut niveau de service, taxis et covoiturage le cas échéant.

À ce stade il n'y a pas de conclusions mais le débat tel qu'il s'est engagé ne débouchera sur rien même s'il se déroule globalement dans de bonnes conditions.

Le projet du TOP, outre sa dimension financière exorbitante, demeure dans ce paradigme non vertueux qui fait qu'à sa mise en service il sera déjà pratiquement saturé. Si on veut équilibrer le trafic automobile et les transports en commun, notamment en milieu urbain dense, seul le fait de réduire leur vitesse et leur place est la bonne solution avec une gestion rigoureuse du stationnement privé notamment.